15e Année — N° 704

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

16 Mars 1912

VIE AU GRAND AIR

L'AVIATEUR HENRI SALMET

Recordman de Londres-Paris-Berck dans la même journée. Il rentra en Angleterre le lendemain. (*Dét. tech. : monoplan Blériot, moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice Levasseur*).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER C° of New-York

Téléphone : 540-72 — *5, Rue Denis-Poisson, PARIS* — Téléphone : 540-72

EXPORT-AERO

202, Rue St-Denis, PARIS

JOUETS

GROS — Tél. 209-69 — DÉTAIL

Tous les Modèles

Spécialité d'Aéroplanes

Jeux de Salon

Jouets Scientifiques

Les Boxeurs

(Dernier Succès)

Catalogue franco

VENDRE A MIABLE CANOT AUTOMOBILE dénommé « Courlis »

arré à Port-Marly, sur la Seine, du type Deschamps, Sartrouville. Longueur, 6 m. 50. Largeur, 1 m. 60. eur Delaunay-Belleville, 12-14 HP. S'ad. pour tous seignements à M. Vassor, 3, r. Corneille à Tours.

Officiers Ministériels

PANTIN 28 lots terrain de 394 m. à 827 m., entre r Regnault, Paul Bert, du Centre, de Candale et Gambetta. M. à p. : 10 f. le m. Adj. Ch. not., 26 mars. Me LEGAY, not., 93, rue St-Lazare.

Soisy-sous-Etioles, 25 kilomètres de Paris.
CHATEAU meublé et dépendances. Parc 8 hectares. A vendre à l'amiable. S'ad. aux not. Paris : COURCIER, 17, r. Presbourg, et DITTE, 10 *bis*, bd Bonne-Nouvelle, pour permis visiter.

BOIS- Colombes. Maison rue Raspail, 6. Rev. br. : 4.490 fr. M. à p. : 50.000 fr. Adj. Ch. not. Paris, 26 mars. S'ad. Me PLUCHE, not. Paris, 33, r. de la Chapelle.

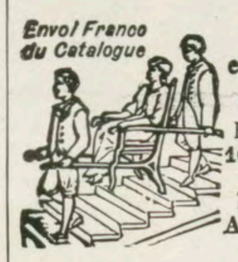
Gd TERRAIN à Saint-Denis, près canal. Cce : 21.850 m. env. A adj. en 4 lots s. 1 ench. Ch. not. Paris, 26 mars 1912. M. à prix : 95.000 fr., 65.000 fr., 85.000 fr., 70.000 fr. Fac. réun. S'ad. not. : Me P. DELAPALME, 11, rue Montalivet.

Etudes de Me BRISSET, notaire à Paris, rue La Boëtie, n° 128, et de Me GUILLEMINOT, avoué à Troyes.
Adjudication Chambre des Notaires de Paris, place du Châtelet, le 26 mars 1912, à midi
MAISON sise à **LEVALLOIS-PERRET (SEINE)** place du Marché, 23, et rue Carnot, 29 (à l'angle de ces deux rues). Contenance : 388 mètres.
Mise à prix : 60 000 francs.
S'adresser : 1° à Me BRISSET, notaire ; 2° à Mes GUILLEMINOT et CHAUFFIER, avoués à Troyes ; 3° à Me RIBAULT, not. à Troyes. Et sur les lieux pour visiter.

5 MAISONS à Paris : 1° r. Richelieu, 52, et r. Montpensier, 47 ; 305 m. R. br. 27.463 f. M. à p. 280.000 f. 2° r. N.-D.-des-Victoires, 23. 205 m. Rev. 25.850 f. M. à p. 300.000 f. 3° av. d'Antin, 67. 313 m. R. b. 32.553 f. M. à p. 380.000 fr. 4° r. Chaptal, 14, 450 m. R. br. 15.403 f. M. à p. 150.800 fr. 5° r. de la Chapelle, 2, et place de la Chapelle, 20, 166 m. Rev. br. 16.020 fr. M. à p. 165.000 fr.
4 TERRAINS à Paris (16e), r. Rémusat, 25. 290 m. M. à p. 37.500 f. et les 3 autres s. r. Nouvelle (57, r. Th.-Gautier). Ces 380, 345, 357 m. M. à p. 62, 200, 44.000 et 50.000 fr. Prop. à **BORDEAUX** r. Ste-Croix et r. des Vignes 1 à 7, av. lavoir 33 et 35. 692 m. Rev. 4.800 fr. M. à p. 25.500 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 26 mars. Me HOUDART, not., 69, bd Haussmann.

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque* BARLET, 112, rue Réaumur
Consult. du Buste. Epilation, Obésité. — *Renseignements gr*

Envoi Franco du Catalogue



PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT DUPONT

Fabricant, breveté s. g. d. g.

10, rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Aucune Succursale

A V. Château Louis XIV, Bretagne, pa bois, terrasses, sup sit., C. F. 10 Havas-Ni

Lire "MUSICA

Paraissant le 1er de chaque mois

Mesdames Une bonne nouvelle

STEINMETZ, 21, RUE DU CIRQUE, ouvre un rayon de tailleur pour Dames et ses modèles qui sont merveilles, font la joie des personnes désirant une coupe simple et ultra élégante.

Ses prix déjient toute concurrence.

Allez voir, Mesdames. Comparez avec les autres tailleurs et vous serez stupéfaites de ce que ce jeune Maître vous montrera.

Il offre, du reste, certains avantages aux lecteurs de ce journal.

Tout porteur du présent numéro aura droit, durant le mois de Mars, à une réduction de 10 0/0.

Envoi en province d'échantillons sur demande — *Téléphone : 516-03*

La Vie au Grand Air

N° 704 — 16 Mars 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

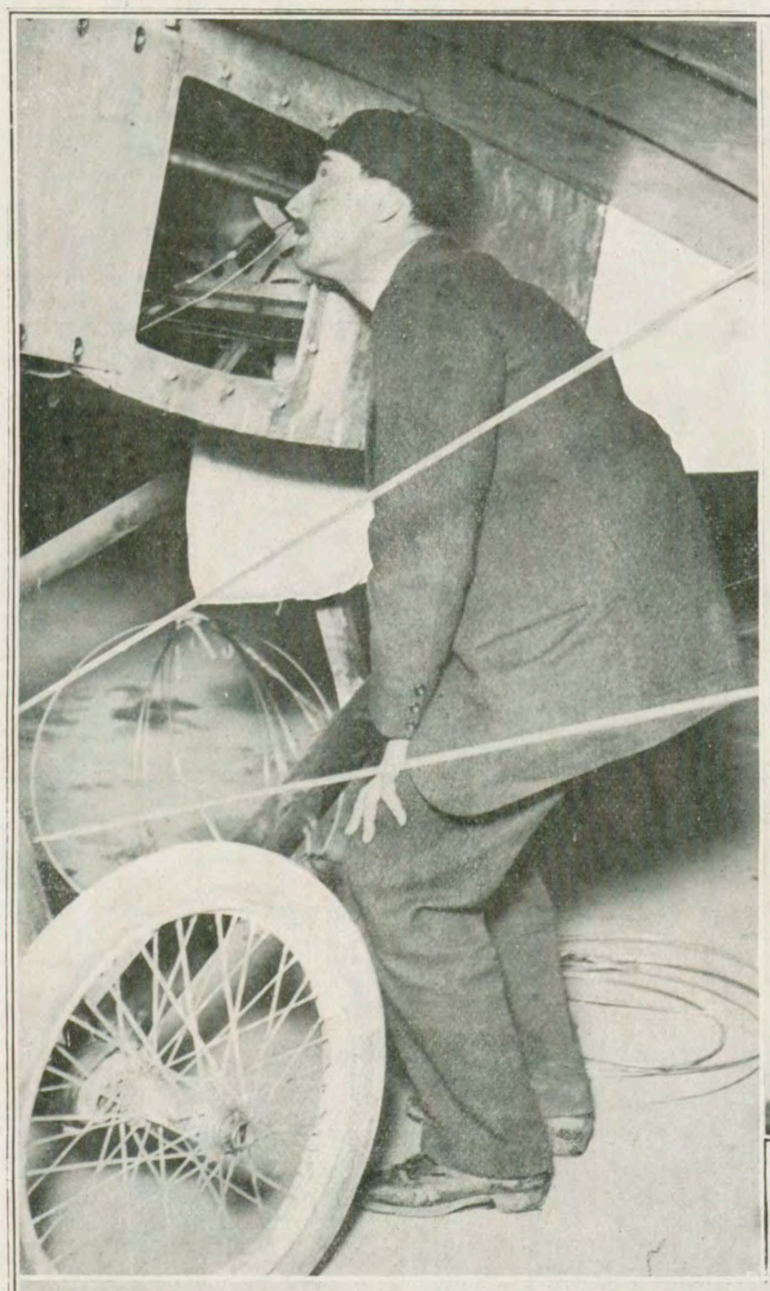
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie March 16 th 1912.

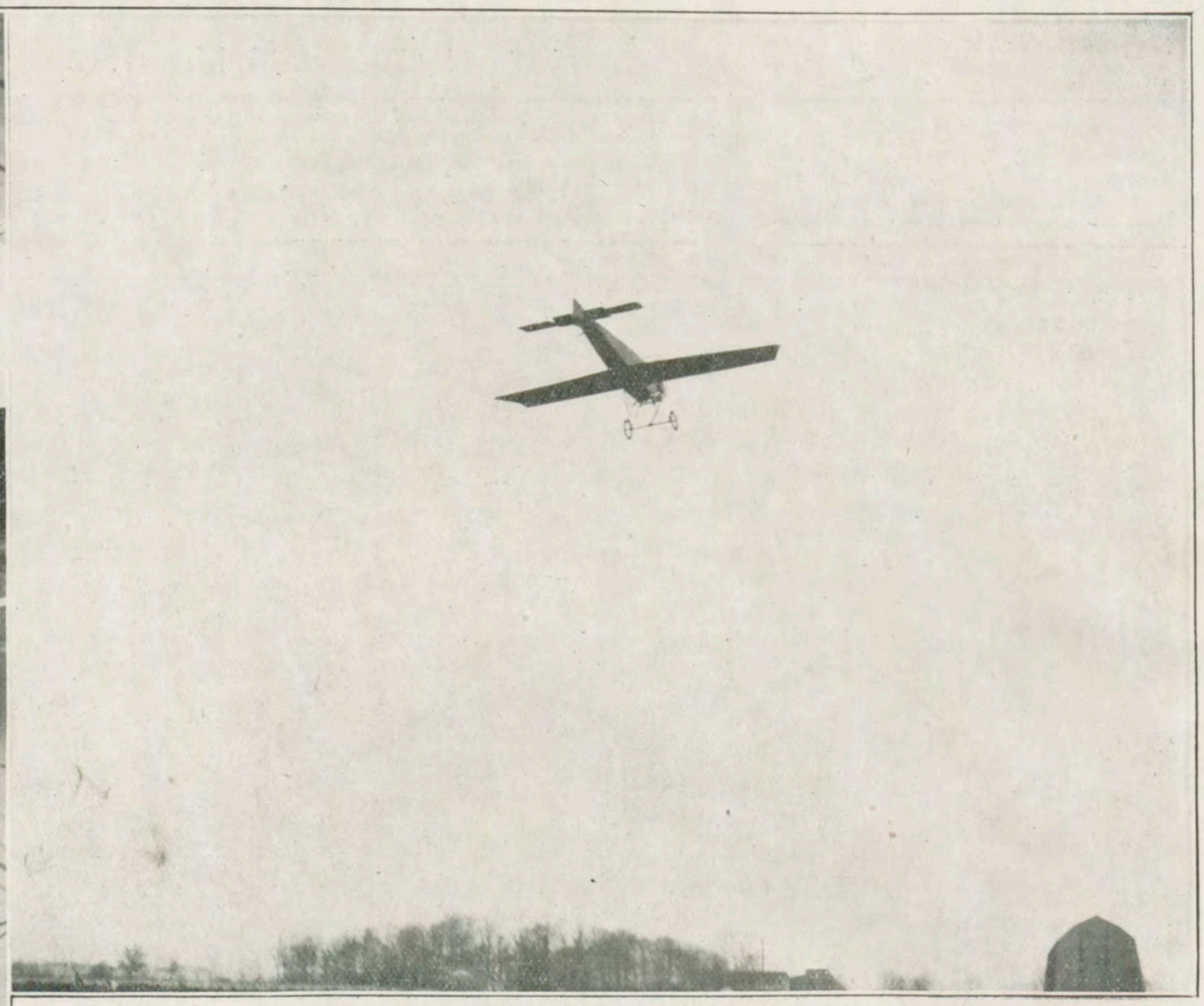
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numero et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes

LE CROSS INTERNATIONAL

Dimanche dernier s'est disputé, à Juvisy, le Cross international organisé par notre confrère l'*Auto*. Louis Bouchard (n° 1) dut changer de chaussures au huitième tour ; cet incident lui coûta la victoire. Il fut battu par Hans Holmer (n° 87) et William Kolehmanen (n° 86).

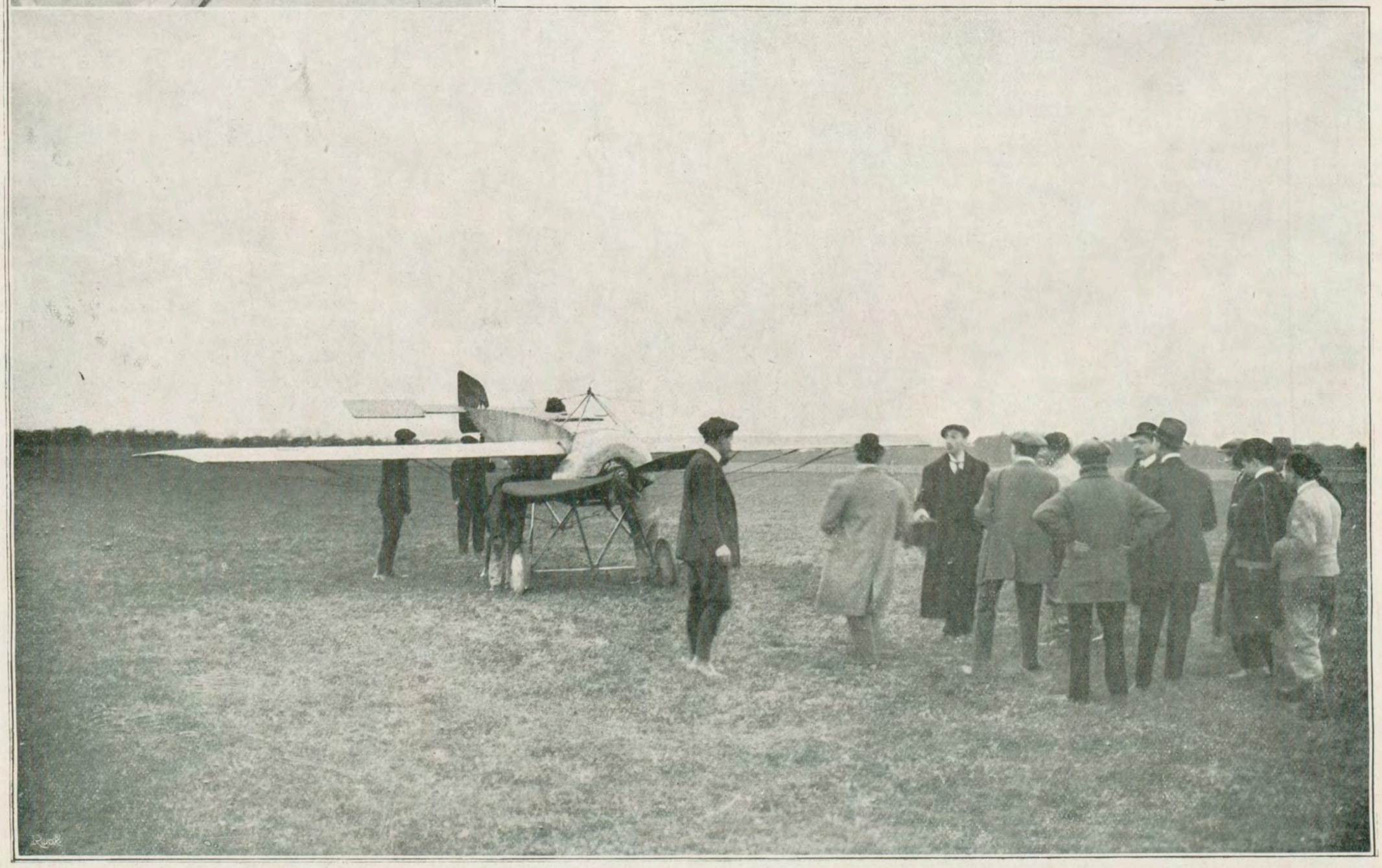
PAU - PARIS EN 4 HEURES 55





LE DEPART DE PAU

Tabuteau, le recordman des 250 kilomètres, vient de réaliser un exploit prodigieux, volant de Pau à Paris, sur son Morane, en moins de 5 heures, malgré le vent et la grêle qui l'assaillirent jusqu'à Poitiers. A gauche, Tabuteau examine son moteur à l'arrivée.



L'ATTERRISSAGE A VILLACOUBLAY

Malgré le mauvais temps, Tabuteau s'envolait le 11 mars à 7 h. 15 de Pau ; il descendait à 9 h. 50 à Poitiers, se reposait quelques heures, reprenait l'air à 2 h. 55 et, après une escale de 10 minutes à Étampes, atterrissait à 5 h. 25 à Villacoublay, ayant accompli les 730 kil. du raid à plus de 150 kil. à l'heure. Pour conjurer la panne, le vaillant aviateur s'était muni d'un billet de chemin de fer. (*Dét. tech. : monoplan Morane, moteur Gnôme 50 chevaux, magnéto Bosch.*)

SOMMAIRE

L'aviateur Henri Salmet .. Couverture
Le cross international .. 181
Pau-Paris en 4 h. 55 .. 182
Le recrutement des pilotes militaires, par UN OFFICIER AVIATEUR .. 183
En faveur de la boxe, par JACQUES MORTANE. .. 183
La famine noire, par GEORGES PRADE. .. 184
Nos voitures modernes sont-elles simples? par HENRI PETIT. .. 184
Le tour de France automobile .. 185
Le carnet du sportsman .. 186
Les matches de dimanche .. 187
Londres-Paris et retour en aéroplane. .. 188-189
Le cross international .. 190
Le championnat de France de rugby, par GÉO LEFÈVRE. 191
Le cross international professionnel, par L DE FLEURAC 191
Le petit dictionnaire sportif .. 192
Le Bloc-Notes de la semaine .. 193
Les chevaux de trois ans, par RENÉ RIONDET. .. 194
La saison de plat, par STUART .. 194
Les courses d'Auteuil .. 195
Le premier cargo-boat à pétrole. .. 196
La vie d'un Champion du Ring. par JIM JEFFRIES .. 197
Notre concours de Jeffries. .. 198

AVIATION

Le recrutement des pilotes militaires

Les aviateurs militaires n'ont nul besoin de s'entrainer quotidiennement

[Nos lecteurs ont suivi, avec intérêt, la discussion qui a été soutenue dans ces colonnes, au sujet du recrutement des aviateurs militaires. Notre collaborateur, Alfred Leblanc (1), le héros du Circuit de l'Est, considère que tous nos officiers devraient savoir voler. Selon lui, l'aviation est un sport semblable à l'automobile et une fois qu'un pilote sait évoluer, il n'a nul besoin de s'entraîner chaque jour. L'aviateur militaire participerait seulement à des manœuvres de corps, de façon à ne pas perdre l'habitude des courants aériens et du maniement des appareils.

Le lieutenant aviateur Clerc (2) a répondu à cette thèse, que l'air était un élément traître, que celui qui cessait de voler pendant quelques jours, avait une forte appréhension lorsqu'il s'élevait à nouveau Pour lui, il faut un corps de pilotes aguerris et, pour y parvenir, il est nécessaire que ceux qui en font partie, volent le plus souvent possible.

Telles sont les deux théories en présence. Nous publions aujourd'hui un article que nous a envoyé un de nos meilleurs officiers aviateurs que les exigences du règlement, obligent à conserver l'anonyme. Il se déclare partisan des idées émises par A fred Leblanc.]

J'AI lu récemment, dans la *Vie au Grand Air*, un article où mon camarade, le lieutenant aviateur Clerc, critiquait les idées de mon ami Alfred Leblanc, au sujet de la formation des aviateurs militaires. Il assurait que sa thèse était militairement insoutenable. Or, je dois avouer que mon avis est entièrement conforme à celui du célèbre pilote.

La vie aéronautique d'un officier aviateur commence par une période de formation sportive où sa présence habituelle à l'aérodrome est indispensable. Lorsque le pilote sait se diriger à travers pays, sans être absorbé par la conduite de son appareil, commence une période d'instruction militaire. Elle ne peut se passer qu'en été, dans les camps d'instruction ou aux manœuvres. Elle consiste dans une série de vols combinés avec des manœuvres de troupes, pour habituer l'aviateur à évaluer les effectifs et les formations.

Enfin, vient une dernière période où l'aviateur rend des services, soit par l'étude pratique de nouveaux appareils ou de modifications aux appareils existants, soit par sa participation aux manœuvres.

Pendant la première période — formation sportive — il y a évidemment intérêt à ce que le pilote vole le plus souvent possible : Leblanc et moi sommes d'accord, sur ce point, avec le lieutenant Clerc.

Pendant la seconde période — formation militaire — il y a intérêt à ce que le pilote vole toutes les fois qu'il a l'occasion de participer à une manœuvre. Hors de là, il lui suffit de maintenir son entraînement, comme dans la troisième et dernière période.

Dans celle-ci, l'officier, n'ayant plus à voler pour son instruction personnelle, mais surtout en vue des services à rendre, volera quand ces services se présenteront et, à part cela, autant qu'il le faut pour s'entraîner ou plutôt pour conserver son entraînement.

Mais l'entraînement ne nécessite nullement des vols quotidiens. D'ailleurs souvent le temps ne permet pas sans danger sérieux des vols sur la campagne. De même que nos pêcheurs des côtes restent au port par mauvais temps, mais n'hésitent pas à braver la tempête pour sauver un navire en perdition, ainsi un pilote militaire ne doit pas, sans raison grave, voler sur la campagne par le brouillard, la pluie et autres intempéries contraires à l'aviation. Ce sont là excentricités nuisibles qui peuvent amener des chutes mortelles ressemblant davantage à un suicide qu'à une mort héroïque. Agir ainsi éclaircirait nos rangs trop vite et trop inutilement. Nous avons fait le sacrifice de notre existence à la patrie, soit, mais à la condition que notre mort soit utile, rende un service quelconque. Aller verser son sang par forfanterie, par amour de publicité, n'est pas la besogne d'un officier aviateur et nous devons tous empêcher l'imprudence qui peut être fatale à un camarade.

Quant aux sorties sur l'aérodrome où l'atterrissage est à chaque instant praticable, je ne saurais considérer que le service normal d'un officier consiste à tourner un rond, comme un écureuil, autour des pylones d'un aérodrome.

UNE RECONNAISSANCE AUX GRANDES MANŒUVRES

Il faut donc bien admettre que le pilote militaire ne doit pas être astreint à des sorties quotidiennes. Personnellement, je crois qu'une sortie par mois suffit, en dehors des périodes actives d'essais ou de manœuvres. Pour ma part, je ne me suis jamais senti moins entraîné, après des repos qui ont parfois dépassé un mois et cela ne m'empêchait pas, lorsque je remontais sur mon appareil d'effectuer de longs voyages à travers la campagne.

Quant à l'entraînement moral, le meilleur ne consiste pas à s'entretenir en état permanent d'excitation et d'auto-admiration, mais bien plutôt à voler simplement, sans phrases, comme on monterait à cheval ou à bicyclette.

Je connais des pilotes qui, sur le point de monter, éprouvent le besoin de s'exciter, soit par un verre d'alcool, soit par des paroles. Certains prennent les assistants à témoin qu'ils n'ont pas peur, qu'ils sont braves et ne se décident à partir qu'après avoir annoncé leur héroïsme « *urbi et orbi* ». Je n'ai jamais vu aucun de ces pilotes réussir un vol nécessitant un effort prolongé.

La simplicité est la meilleure garantie du succès, ne l'oublions pas.

Soyez convaincu que l'aviateur qui accomplit de beaux raids le fait avec la satisfaction du devoir accompli et n'a nullement l'idée d'avoir exécuté une prouesse prodigieuse. Les tabarins de l'aviation, ceux qui s'imaginent être admirables, n'ont jamais rien fait d'intéressant dans ce sport, et leurs essais sont voués à l'insuccès.

Cela dit, puisqu'il n'est ni nécessaire, ni possible de faire voler continuellement les pilotes, est-il bon de les laisser croupir dans l'oisiveté sur les aérodromes? Il suffit de fréquenter ces lieux pour y constater les inconvénients de l'oisiveté.

Alfred Leblanc, comme beaucoup d'autres aviateurs, a donc eu cette idée que les officiers aviateurs, sans cesser d'être aviateurs, seraient utilement chargés d'un autre service, plus régulier. Si des centres d'aviation viennent à être créés dans les garnisons importantes, quelle raison s'opposera à ce que les officiers aviateurs, ayant leurs appareils remisés dans ce centre, fassent du service dans un régiment ou dans un état-major de la garnison ?

Il n'est nullement question de mettre à la porte les aviateurs militaires dès qu'ils seront formés. Il s'agit seulement d'occuper utilement des loisirs forcés trop abondants. Et s'il est ainsi possible de maintenir les aviateurs au courant d'un service dans lequel ils rentreront fatalement un jour ou l'autre, la thèse me paraît des plus soutenables militairement.

UN OFFICIER AVIATEUR.

(1) Voir la *Vie au Grand Air* du 20 janvier.
(2) Voir la *Vie au Grand Air* du 10 janvier.

BOXE

En faveur de la boxe

On a parlé d'interdire la boxe après la mort de Belli.

LA boxe vient de faire une victime. La première en dix ans. Raphaël Belli, atteint d'une maladie de cœur, a commis la faute de monter dans le ring. Il en est mort. Aussitôt son adversaire, Arthur Evernden, nullement coupable, a été arrêté. Et le préfet de police voulait interdire le « noble art » en France. Tous les pugilistes devaient pâtir de l'accident. M. Lépine allait les mettre en pénitence. Une corporation digne du plus vif intérêt, une armée de jeunes gens courageux et énergiques se serait trouvée sur le pavé. Des organisateurs qui ont semé l'argent à poignées au début et qui commencent à le faire rentrer dans les caisses allaient voir leurs efforts annihilés. Il paraît que la liberté est une bien belle chose !

Et l'on se demande par quel miracle d'illogisme, semblable décision aurait été prise. Tous les sports ont leurs victimes, le fait n'est pas niable. Toutes les branches de l'activité humaine possèdent, hélas! leur martyrologe. La boxe seule semblait à l'abri de cette règle générale. Une mort se produit et on n'aurait plus boxé!

Soit, mais il vaut mieux prévenir que punir. Lorsque plusieurs spectateurs furent décapités par une motocyclette au vélodrome, le sport cycliste fut-il interdit ? Et pourtant, on aurait pu éviter cet accident en faisant établir la barrière qui existe maintenant le long des tribunes.

Quand, par un relâchement du service d'ordre, M. Berteaux fut tué, M. Monis grièvement blessé à Issy-les-Moulineaux, M. Lépine arrêtait Paris-Madrid. Le premier mot du président du Conseil, reprenant ses sens, était pour ordonner que la course ne fût pas interrompue. Il s'était rendu compte que si la police de l'aérodrome avait été bien faite, la piste n'aurait pas été envahie par une foule gênante.

Dans le cas qui nous occupe, si les autorités avaient exigé de tous les organisateurs de combats que les rings présentassent toutes les garanties de sécurité (cordes bien tendues, tapis feutrés sous la toile du plancher), si elles avaient ordonné que tout boxeur fût muni d'un certificat signé par deux médecins attestant qu'il était dans un état de santé lui permettant de boxer, nous ne regretterions pas aujourd'hui la mort de Belli. Et c'était si simple ! Il suffisait d'y penser.

Trois joueurs de football ont succombé, cette saison, des suites de blessures reçues au cours de matches. Qui a parlé d'interdire le rugby? Chaque année des jockeys se tuent en courses. Et ne continue-t-on pas à améliorer la race chevaline ? Les agents de la brigade centrale ont causé la mort de manifestants peu dangereux en les rouant de coups. Le passage à tabac n'est-il pas toujours en faveur? Or, ce sport procède en grande partie de la boxe, M. Lépine pourrait donc avoir pour celle-ci un paternel regard.

Enfin, je citerai l'exemple de l'inventeur Reichelt se précipitant du haut de la première plate-forme de la tour Eiffel, en parachute, et venant s'écraser sur le sol. Sa triste fin n'était-elle pas prévue ? Sa tentative n'était-elle pas annoncée la veille dans tous les journaux ? Un service d'ordre très important n'était-il pas organisé ? M. Lépine a adressé un communiqué officiel, assurant qu'il n'avait jamais donné l'autorisation à la victime de se suicider. Alors que faisaient tous ses agents ? Ils étaient là pour leur plaisir, ou posaient-ils pour le cinématographe ? N'est-ce pas, en cette occasion, qu'une émouvante tragédie aurait pu être évitée?

Mais, aujourd'hui, un boxeur est mort accidentellement : son adversaire est arrêté et on n'aurait plus boxé à Paris. Le voilà bien le régime des deux poids et deux mesures dans toute sa hideur ! La boxe, ce sport qui fait des hommes et dont la pratique permet de se défendre contre les apaches qui vous attaquent et qu'on ne découvre jamais, la boxe qui développe les qualités de courage, d'énergie, qui donne du coup d'œil, de la présence d'esprit, n'est-elle pas respectable pour les résultats qu'elle permet d'obtenir, et louable pour le peu de victimes qu'elle fait ?

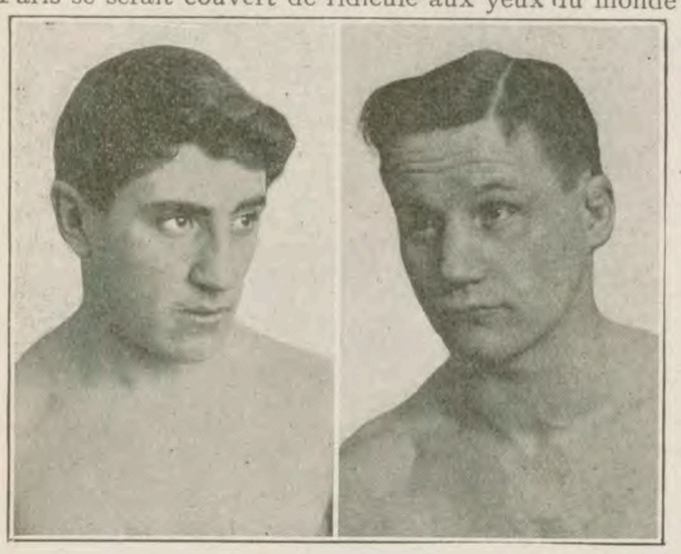
Je sais bien que ceux qui l'ignorent répondront qu'elle constitue un exercice de brutes. Carpentier, Willie Lewis, Kid Mac Coy sont-il des brutes? Ses détracteurs assurent qu'elle abîme l'organisme. Regardez encore Carpentier, ce prodige de 18 ans qui la pratique depuis sept ans. N'est-il pas un modèle de beauté plastique et de force ? Ils ajoutent que tous les pugilistes meurent jeunes : Jim Mace, l'ancien champion du poing nu qui succomba l'année dernière, était octogénaire. John Sullivan se porte à merveille, il a 54 ans, Fitzsimmons boxait encore il y a deux ans, malgré ses 50 ans. Jack Mac Auliffe, qui a 46 ans, donnait encore une exhibition l'autre jour en Amérique.

Lorsqu'on les voit, les boxeurs retirés, ils ne donnent pas l'impression d'hommes minés par la fatigue et usés par l'effort. Au contraire, ils possèdent une santé de fer et une résistance à faire honte aux jeunes bostonneurs anémiques qui font fureur dans les salons. Et si un jour nous avions besoin de leurs services, soyez certains que toutes les qualités morales et physiques développées par le noble art feraient de nos boxeurs des soldats redoutables qui ne craindraient pas le danger.

Nous avons été longs à nous rendre compte de la beauté de ce sport. C'est au moment où nos champions commencent à être les meilleurs, lorsque nous pouvons espérer les voir prendre sous peu la première place, que notre préfet de police viendrait les empêcher de poursuivre leur carrière en France. Il les obligerait à émigrer à l'étranger

pour gagner leur vie. Et c'est là une alternative à laquelle auraient pu seuls se résoudre les grands ténors. Les autres, ceux qui sans atteindre à la gloire pugiliste, réussissaient à toucher des cachets qui les faisaient vivre, ne pouvaient plus continuer à exercer un métier qui exige beaucoup de travail et que seuls les gens sérieux peuvent pratiquer avec une chance de succès.

La mesure prise était trop injuste pour être possible. Paris se serait couvert de ridicule aux yeux du monde



R. BELLI. EVERNDEN.

entier, lorsqu'on aurait appris que le sport où une seule mort a été pleurée en plus de dix ans, était frappé d'interdiction parce que trop meurtrier. Nous espérons ne jamais enregistrer semblable fantaisie, mais nous demandons au préfet de police de ne pas se désintéresser de la boxe à l'avenir et de prendre ses précautions pour que les mesures obligatoires dont je parlais plus haut soient observées par tous les organisateurs comme elles le sont aux championnats amateurs et à la Société de propagation de la boxe anglaise en France. De cette façon nous n'aurons rien à craindre

JACQUES MORTANE.

AUTOMOBILE

La famine noire

Le pétrole peut, aujourd'hui, rendre autant de services que la houille.

Huit jours sans charbon et voilà l'Angleterre en deuil, huit jours encore, elle sera certainement en péril et huit jours après, elle serait en danger. C'est l'expérience première de la famine noire, dans notre époque industrialisée à outrance, dans cette vie où la machine est tout, apologue nouveau et quelque peu imprévu, renouvelé de l'apologue fameux des *Membres et de l'estomac*. La chaudière est devenue l'estomac général de la civilisation. Pas d'aliment, pas de travail. Or, l'aliment à peu près unique, c'est le charbon.

Je dis l'aliment à peu près unique, car si la machine à vapeur est à peu près tout, elle n'absorbe tout de même point la totalité de la puissance mécanique du monde, et cependant, quand on parle de l'électricité, il importe de bien prendre ses précautions. A de très rares exceptions près, sans grande importance, l'électricité n'est que de l'énergie transformée et non directement produite, et la plupart du temps, elle est produite par une machine à vapeur. Peu importe, au point de vue du problème, que la distribution d'énergie soit électrique, si c'est en définitive à la houille qu'il faut remonter pour produire les calories nécessaires, cette chaleur première qui, suivant la belle définition de la science moderne, n'est qu'une des formes du mouvement et doit par conséquent servir à le reconstituer.

Mais les progrès de la science nous ont déjà pourtant permis de nous passer du charbon. Il n'est pas aujourd'hui un des emplois de la houille, à part sa distillation, mais il n'est pas un de ses emplois comme calorique et producteur d'énergie qui ne puisse être suppléé par l'emploi du pétrole ou d'un de ses dérivés. L'histoire de l'automobile est le plus brillant chapitre de cette histoire, mais ce n'est qu'un chapitre. Si l'Angleterre, qui est peut-être le pays du monde le plus esclave de son outillage matériel, ne s'était pas un peu trop hypnotisée dans la machine à vapeur, chauffée à la houille, et cela de par la facilité même qu'elle a d'extraire le précieux minerai en quantité infinie de son sol, elle n'en serait pas aujourd'hui où elle en est. L'expérience servira d'ailleurs, soyez-en certains. De même qu'à Paris, la dernière grève des ouvriers des secteurs électriques a fait naître d'innombrables groupes électriques indépendants dans les grandes usines parisiennes, de même, on créera la concurrence au pain noir de l'industrie. Dans un pays de montagnes, ce serait la houille blanche des chutes d'eau. En Angleterre, pays de plaines, ce sera la houille blanche du pétrole.

Tous les moteurs sont déjà prêts. Quelques-uns fonctionnent en ce moment. La gamme des moteurs à explosion ou à combustion interne va du moteur de motocyclette d'un cheval, jusqu'aux moteurs de 1.250 chevaux groupés par deux ou par quatre des nouveaux paquebots allemands. La *Selandia* (1) de la Compagnie Est-Asiatique vient justement de faire son premier voyage en passant par Londres. C'est un navire de 10.000 tonneaux, ayant 110 mètres de long, c'est-à-dire, en mettant à part les transatlantiques, un des grands vaisseaux de la flotte internationale. Il atteint une vitesse de 11 nœuds, 20 kilomètres, qui est la vitesse classique de tous les bons navires marchands, avec deux moteurs huit-cylindres de 1.250 chevaux chacun. La consommation de pétrole est de 500 livres anglaises à l'heure pour chaque moteur, soit environ 453 kilos par heure, ou moins de 12.000 kilos par jour. Or, un pareil navire emporte avec lui 900 tonnes de pétrole, il peut donc naviguer 75 jours sans se ravitailler et parcourir 32.000 kilomètres, presque le tour de la terre, ce que ne peut faire à l'heure actuelle aucun navire. Si l'Angleterre avait 1.000 navires de ce tonnage, elle se moquerait de la famine noire. Elle ne les a pas, et à la famine noire peut succéder l'autre, la véritable famine. En cas de grève générale, avec toutes ses marines dégarnies, l'Angleterre, coupée du monde, et ne produisant pas assez pour se nourrir, mourrait de faim.

Ce qui est vrai des bateaux, l'est de la locomotive. Il existe déjà, depuis de longues années, sur les chemins de fer français, des automotrices à pétrole, et ce serait d'ailleurs un jeu que de remplacer le chauffage au charbon par le chauffage au pétrole. Napoléon III était allé déjà de Paris au Camp de Châlons sur une locomotive chauffée ainsi. Les systèmes Serpollet ont d'ailleurs, grâce à l'automobile, montré tout le parti que l'on pourrait tirer de ce merveilleux accumulateur d'énergie et de chaleur qu'est le pétrole, ce charbon supérieur, ce charbon mieux préparé que l'autre, plus riche et plus pur. Ainsi se précise la grandeur du rôle social que nous esquissions pour l'automobile dans un récent article. On avait cru simplement, à l'époque, inventer un jouet nouveau, le jouet de la vitesse, et voilà soudain que sans y prendre garde, comme Christophe Colomb, on découvrait un nouveau monde.

Réfléchissez aujourd'hui à ce qu'a fait le moteur à pétrole ou à essence. De la locomotive et du navire de 10.000 tonnes, à l'aéroplane à peine plus lourd que l'air, et au dirigeable peut-être aussi lourd que le volume d'air qu'il déplace, c'est toute une échelle de créations.

A côté de la locomotive, de l'automotrice, voilà l'automobile, le poids lourd de plusieurs tonnes encore, puis l'autobus, la voiture de livraison, la grosse limousine, la voiture, la petite voiture, la voiture légère, la voiturette, la motocyclette. Tout cela file sur le sol.

Du sol passons à l'eau. Nous avons la même gamme, du *Selandia* au petit canot de 6 m. 50 au moteur monocylindrique. Voici même l'hydroplane qui ne navigue plus dans l'eau, mais à sa surface. A cette même surface apparaît l'hydroaéroplane, mais lui, de l'eau, s'élance dans l'air où il retrouve l'aéroplane et le dirigeable partis du sol. Quelle richesse de solutions diverses et nouvelles, et l'homme ne doit-il pas s'en prendre à lui-même si, en face de cette prodigieuse ressource, il se laisse naïvement tomber pour manquer d'un peu de charbon.

GEORGES PRADE.

Nos voitures modernes sont-elles simples ?

(Suite et fin.)

Non, mais elles sont si perfectionnées que leur conduite devient facile.

Nous avons, dans un précédent article, commencé l'examen des diverses parties d'un châssis automobile de type récent, dans le but de montrer que, loin de se simplifier, nos voitures sont devenues, au contraire, singulièrement plus compliquées qu'autrefois.

Nous allons aujourd'hui continuer notre examen du moteur et de la transmission, en commençant par les soupapes.

Sur les voitures d'autrefois, la soupape d'aspiration était toujours automatique. Pour la démonter, on enlevait le bouchon ou la cloche qui la recouvrait, et l'on avait, sans plus de démontage, la soupape complète dans la main. On pouvait à loisir enlever le ressort pour démonter le clapet.

Inutile d'insister, n'est-ce pas, sur l'agrément qu'il y a à démonter une soupape commandée !

Ajoutons que la soupape automatique se suffisait à elle-même et ne comportait aucun organe de commande. La soupape commandée exige au contraire une came, un poussoir et des guides supplémentaires et peut-être même une came à double profil, avec déplacement longitudinal de l'arbre à cames, si, comme dans la voiture ultra moderne que notre vendeur présentait tout à l'heure à son client, il y a un dispositif de freinage par le moteur !

Enfin, dans les moteurs qui se respectent, les queues des soupapes sont cachées par une plaque protectrice : toujours le même résultat : complication de la construction et du démontage éventuel, et simplification de l'aspect extérieur.

Loin de nous la pensée, d'ailleurs, de regretter les soupapes automatiques, leur fragilité et leur réglage si délicat, Il est incontestable que les soupapes commandées constituent un progrès, mais un progrès qui entraîne avec lui une complication plus grande.

Puisque nous en sommes au chapitre des soupapes, signalons, pour être tout à fait impartial, que certains moteurs sans soupapes sont cependant plus simples que les moteurs à soupapes : voyez plutôt le nouveau Darracq.

Et les carburateurs ! Y avait-il rien de plus idéalement simple que le vieux carburateur à léchage ? Comparez-le, pour vous en convaincre, aux petites usines chargées actuellement d'alimenter nos moteurs à gaz carburé. Là encore, perfectionnement certain, simplification de manœuvre, mais complication des organes.

Parlerons-nous de la transmission ? Nous retrouvons les mêmes caractérisques.

L'embrayage à cône de cuir a fait place sur bien des châssis, à l'embrayage à disques genre Hele-Schaw, dont personne ne saurait contester la complication. Là où il a été conservé, il s'est agrémenté de dispositifs de verrouillage, de ressorts métalliques ou de caoutchouc dissimulés sous le cuir, que sais-je encore ?

Le changement de vitesses est logé à la même enseigne.

Les balladeurs se sont multipliés du simple au triple. La prise directe est venue le compliquer encore et bien souvent, il y a deux prises directes !

Les roues elles-mêmes ont suivi le mouvement général, avec l'adoption des roues métalliques amovibles en passant à la période de transition, par les jantes amovibles ou démontables.

Et les accessoires jugés aujourd'hui indispensables... ou presque !

La trompe de nos aînés est remplacée par l'avertisseur électrique, qui recèle dans ses flancs, à l'aspect anodin, un minuscule moteur électrique aux enroulements compliqués.

Et les sirènes ! Et les sifflets et autres échappement libres ! Si toutefois il est permis de dire que l'échappement libre est un perfectionnement !

Cependant, certaines parties ou organes de la voiture sont restés ce qu'ils étaient : ce sont notamment les freins... et on ne saurait trop le déplorer !

D'autres se sont simplifiés en se perfectionnant : le châssis où les tubes aux brasures innombrables ont cédé la place à la tôle emboutie, et les ponts arrière, dans lesquels, au moins pour les voitures légères, on voit disparaître de plus en plus les tendeurs et les jambes de force dont étaient si prodigues les constructeurs, il y a seulement quelques années.

Toute cette complication a du reste un but, but qui a été atteint : la simplification des organes de commande et partant, la facilité de conduite des voitures.

La perfection de la construction fait en outre que les pannes sont de moins en moins nombreuses. Nous aurions donc mauvaise grâce à déplorer cette complication, fille du perfectionnement. Telle n'a jamais été d'ailleurs notre pensée, mais il est bon d'être fixé sur ce point, et de ne pas prendre pour argent comptant toutes les phrases dont sont si prodigues les gens aussi incompétents que loquaces qui font métier de vanter la marchandise qu'ils ont la charge de vendre.

HENRI PETIT.

(1) Voir page 199.

PETITE CORRESPONDANCE

DIACRE. — Vous avez trouvé une réponse à cette question dans le dictionnaire sportif du 2 mars.

DESPLANQUE, 23, IMPASSE DEMARLE, BOULOGNE. — Nous attendons la réouverture des vélodromes d'été pour donner des photographies de courses cyclistes.

E. SAMMADE, VILLENEUVE-SUR-LOT. — Même réponse.

HENRI GIRARD, CLUNY. — Votre question fera l'objet d'une chronique d'ici peu.

J. MONTGOLFIER, TOURNON. — Nous parlerons de ces trois sports aux moments des grands événements de la saison.

GAZON SAINT HUBERT, BOIS-LE-ROI. — Beaucoup de lecteurs nous font la même demande.

SIENKIEWICZ, 113, RUE D'ALÉSIA. — Si, celle de la rue de Chazelle est d'un modèle parfait.

LAPLACE, 10, RUE FERREYRE. — C'est un sujet intéressant, mais qui exige trop de place, et dont l'illustration est très difficile.

RAG. SEB. SANDRI-VERZUOLO. — Nous donnons toujours des photographies des plus importantes épreuves.

LE TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

L'ARRIVEE A LYON

Les concurrents du Tour de France automobile, organisé par l'*Auto*, n'ont pas été, au début, favorisés par le temps.

LE DEPART DE LYON POUR GRENOBLE

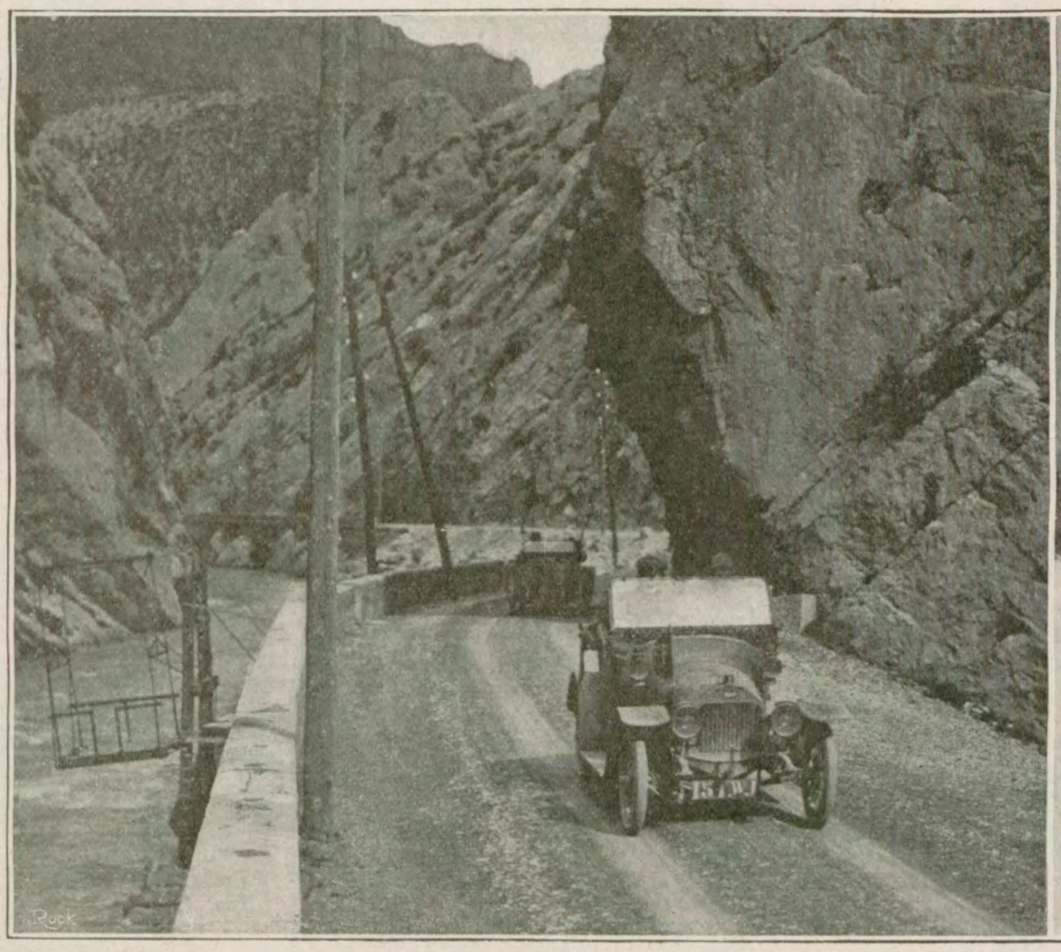
L'étape Lyon-Grenoble était courte (115 kilom.), mais dure. Le beau temps, heureusement, s'était mis de la partie et aucune voiture ne fut éliminée. Les 56 concurrents arrivèrent tous dans les délais.

L'ARRIVEE A GRENOBLE

Les voiturettes quittèrent Lyon à partir de 1 heure et demie, les voitures légères à partir de 2 heures. A 6 h. 1/2, tous les véhicules étaient remisés.

LE PLEIN D'ESSENCE

Avant le départ, il faut prendre ses précautions. Notre cliché représente un concurrent faisant le plein d'essence Automobiline et d'huile D. F. à Besançon.



ENTRE DIGNE ET CASTELLANE

L'étape de Grenoble à Nice fut extrêmement dure ; les conducteurs eurent à souffrir alternativement de la pluie, de la boue, de la neige et du soleil.

LA VOITURE DE L'ORGANISATEUR

Notre confrère, J. Miral, à qui l'*Auto* a confié la surveillance de l'épreuve, est obligé de se frayer un chemin à travers la neige, au col de Lus-la-Croix-Haute.

LE CARNET DU SPORTSMAN

On a fait beaucoup de bruit autour d'un déplorable accident qui s'est produit, la semaine dernière, à la soirée de boxe de l'Elysée-Montmartre. Un des combats s'est terminé par une mort d'homme. Le pauvre Raphaël Belli, en lequel on voyait, un peu trop hâtivement peut-être, le successeur de Carpentier dans sa catégorie, tombé sous un doublé d'Evernden, ne s'est pas relevé et est mort à l'hôpital sans avoir repris connaissance. Inutile de dire que son adversaire n'est en rien responsable de ce tragique accident, pas plus que les organisateurs. On ne saurait même accuser la boxe elle-même, qui est peut être le sport qui compte à son actif le moins d'accidents mortels.

Le nombre des boxeurs tués en assaut, tant en Amérique qu'en Angleterre et en Australie, est des plus minimes. En France, c'est le premier cas de cette espèce que nous ayons à regretter.

L'autorité supérieure ne s'en est pas moins émue et, dans certains milieux officiels, où cependant la science du poing semblerait devoir posséder des adeptes, on est parti en guerre contre le « noble art ». Fort heureusement, pour employer la phrase célèbre, les amis de la boxe en ont appelé du « préfet mal informé, au préfet mieux informé » et tout s'est terminé, le mieux du monde, par la reconnaissance officielle d'un pouvoir sportif chargé de régenter les combats de boxe. Cette immixtion des pouvoirs publics dans les choses du sport n'est pas pour nous déplaire. De même que n'importe qui ne peut ouvrir un champ de courses, on conçoit très bien que l'ouverture d'un vélodrome ou d'un terrain de football soit subordonnée à une autorisation, qui ne serait donnée qu'à une fédération. L'autorité matérielle et morale de celle-ci serait, par cela même, singulièrement consolidée, et le sport ne s'en trouverait que mieux.

Mais vouloir interdire tous les sports susceptibles d'amener mort d'homme équivaudrait à l'interdiction de l'aviation, de l'automobile, du cyclisme, de l'escrime, du football, de l'aviron, que sais-je? Je ne vois guère que le duel qui pourrait être autorisé, car c'est le seul sport où les précautions prises sont suffisantes pour qu'il ne se produise jamais d'accident mortel.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 17 MARS. — Cyclisme. — Palais des Sports : Course derrière motocyclettes entre Didier, Darragon, Guignard Mat Butler.

DIMANCHE 17 MARS. — Football Rugby : demi-finales du Championnat de France. — Parc des Princes : Bordeaux contre Racing-Club de France, à Lyon. - Tou ouse contre Lyon.

DIMANCHE 17 MARS. — Hippisme. — Nice : Grand Prix de Nice.

LUNDI 18 MARS. — Tennis. — Cannes : Championnat de la Côte d'Azur.

MERCREDI 20 MARS. — Ouverture du Concours hippique de Paris.

JEUDI 21 MARS. — Hippisme. — Courses à Auteuil et à Nice.

L'aéroplane emballé.

Des journaux, très sérieux pourtant, ont raconté, l'autre jour, qu'en Angleterre, un aéroplane roulant sur le sol avait projeté son pilote à terre, s'était élevé, avait longuement évolué et s'était enfui à tire d'ailes dans une direction inconnue. Avouez que le fait n'était pas banal! Et il fut enregistré comme un événement extraordinaire : au point de vue extraordinaire, on ne pouvait certes pas faire mieux.

Hélas! la moindre réflexion interdisait de prendre ce canard au sérieux, ne fût-ce qu'une seconde. Mais je vais vous raconter un fait dont je fus témoin l'année dernière à Pau et qui vous montrera le vol que peut effectuer un aéroplane sans conducteur.

Un apprenti pilote, M. Jean Orth, s'entraînait à rouler à l'aérodrome Blériot de Caubios. Il essayait de faire d'impeccables lignes droites avant d'être admis à voleter. Arrivé au bout de la piste, il arrête son moteur, ou du moins croit l'avoir arrêté, descend du fuselage pour tourner le monoplan et recommencer une nouvelle ligne droite. Soudain, le moteur reprend et l'appareil se met en marche, le futur aviateur cherche à le retenir, il pose le pied dans une fondrière, tombe, et voilà le Blériot qui s'en va avec un petit air de défi, roulant à merveille. Tout à coup, le stabilisateur, au bout de 200 mètres environ, heurte un accident de terrain, il se baisse et voilà l'oiseau qui prend son vol. Il monte à 4 ou 5 mètres, puis redescend, atterrissant sans dommage, mieux qu'il ne l'aurait fait avec un apprenti. Puis, il fait volte-face, vient en roulant vers les hangars, semble craindre d'aller se heurter contre leur imposante masse, vire à droite et va s'écraser alors contre les barrières. Coût: 2.500 francs de casse!

Je crois que c'est là un fait unique dans les annales de l'aviation et que c'est le record du vol d'aéroplane sans pilote. Les Anglais ont voulu faire mieux : ils n'ont oublié qu'une chose, la présence du conducteur qui tient les leviers et manœuvre le gouvernail. On peut comparer leur canard à celui qui consisterait à raconter qu'une bicyclette a roulé toute seule sur la route pendant plusieurs kilomètres. *Non e vero e non bene trovato.*

Védrines député...

Le populaire Védrines, le roi de l'air, rêve de devenir député. Il vient de poser sa candidature au siège laissé vacant à Limoux, par l'élection de M. Dujardin-Beaumetz au Sénat. Ce serait une bonne recrue pour le Parlement. Les sénateurs possèdent leur collègue Reymond, la Chambre ferait bonne besogne en ouvrant ses portes au sympathique vainqueur de Paris-Madrid. Il saurait discuter les questions relatives à la cinquième arme avec énergie et bon sens.

Comment devenir pilote militaire ?

Nous avons reçu la lettre suivante d'un lecteur :

« *Monsieur Joker,*

... Tous ces engins, que nous posséderons bientôt en grand nombre, auront besoin de pilotes, d'hommes qui devront tirer d'eux tous les services qu'ils peuvent rendre. C'est pourquoi je viens vous demander quelles dispositions les services compétents comptent prendre pour former des aviateurs. La question m'intéresse particulièrement, puisque j'attends le moment où je devrai me préparer à la lutte possible et que je vais partir au régiment. Pourrai-je monter un aéroplane et contribuer ainsi pour une modeste part à la défense nationale? Dans quelles conditions pourrai-je le faire? Si un régiment est formé, comment pourrai-je y entrer? Je suis disposé, comme beaucoup d'autres jeunes Français, sans doute, à posséder des ailes et à voler au secours de la patrie à la première menace, à la prochaine prétention de l'étranger.

Je vous serais reconnaissant, M. Joker, de prendre en mains l'utile cause des futurs soldats français et de répondre à ces quelques questions. Vos réponses rendront service à tous ceux qui sont dans les dispositions où je me trouve.

Un Français au service de la France. »

Nous ne saurions trop féliciter notre correspondant de ses sentiments, mais il nous semble impossible à l'armée de faire l'apprentissage de ceux qui voudront devenir aviateurs. Il serait trop facile, en ce cas, de s'attribuer des ailes sans bourse délier, de plus, le temps occupé à faire l'éducation des pilotes, la casse qu'ils ne manqueraient pas d'accumuler, présenteraient divers inconvénients qui engageront le gouvernement à n'admettre dans les rangs des troupes de l'air que ceux qui possèdent déjà leur brevet, ou les mécaniciens susceptibles de rendre de réels services pour la mise au point des appareils et l'entretien des moteurs.

Les Américains protestent.

Dans le tour de France automobile, trois voitures Américaines ont été disqualifiées. Mais ce ne fut pas sans cris et sans grincements de dents. Et les trois véhicules continuent l'épreuve en s'offrant le luxe à chaque étape d'apposer des affiches rouges — couleur dénotant l'état d'âme des signataires — où est dénoncée la manœuvre déloyale de concurrents qui ont exigé cette disqualification. Qu'y a-t-il de vrai en l'occurrence ?

Petit-Breton au travail.

Le fameux routier Petit-Breton, qui fut toujours victime du sort contraire, la saison dernière, a l'intention de reprendre sa place de triomphateur cette année. Pour y réussir, il est allé s'entraîner à Bayonne et aux environs, pendant les mauvais jours de l'hiver. En même temps qu'il travaillait, il donnait aux indépendants, qui sont sous sa direction, les principes de l'entraînement et de la course. Revenu à Paris par la route, il vient d'aller en bicyclette à Roubaix. Dès son retour, il fera le voyage de Tours en employant encore sa fidèle bicyclette, de façon à se présenter « fin prêt » de demain en huit au départ... et à l'arrivée, si possible, de Paris-Tours.

Pauvre colonel !

Le frère de l'international de rugby, Forgues, est également un excellent joueur. Il fait en ce moment son service militaire à Bayonne et joue pour l'Aviron Bayonnais. L'autre dimanche, il n'avait pu obtenir de permission pour aller disputer un match à Périgueux. Il y était allé cependant. A son retour, il fut puni de 8 jours de salle de police. Et c'est là que commencent à entrer en scène les malheurs du colonel.

Lorsque dans Bayonne, circula la fâcheuse nouvelle, ce fut une consternation, puis la colère reprit ses droits. Le lendemain, le colonel était congédié de la pension où il habitait par un hôtelier ami de l'Aviron Bayonnais. Et depuis, l'infortuné officier supérieur erre de porte en porte, de rue en rue, à la recherche d'un gîte, tous les hôtels s'étant solidarisés dans la crainte d'être boycottés par les fougueux footballers.

Deux poids et deux mesures.

Triboulet, l'international du Comité Français Interfédéral, est au régiment. Lors du match d'association France-Suisse il avait une permission régulière, mais avec défense de jouer au football. N'écoutant que son cœur de sportsman, Triboulet passa outre. Il joua ; 10 jours de salle de police le punirent, car au ministère de la Guerre on ignore le C. F. I. et on ne connaît que l'U. S. F. S. A. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle de Gastyne, Chalbart et Denis ont eu plusieurs jours de permission pour aller se faire battre de l'autre côté de la Manche dans le match France-Angleterre.

Un plaidoyer de Tristan Bernard.

L'humoriste Tristan Bernard est, chacun le sait, un admirateur fervent et convaincu de la boxe. Il vient d'adresser au *Temps* un plaidoyer en faveur du « noble art ». Nous ne saurions mieux faire qu'en extraire un passage qui, mieux que tout argument, prouvera l'utilité de la boxe et l'ignorance de ses détracteurs :

« J'ai assisté à des centaines de combats de boxe, et je n'en ai jamais vu qui aient présenté un danger sérieux pour les combattants. Je connais de jeunes boxeurs qui se sont battus plus de cent fois, qui n'en portent aucune marque, et qui sont devenus des athlètes admirables au physique et au moral, grâce à ce sport qui ne développe pas seulement les muscles et la résistance physique, mais aussi la loyauté, la décision et la vaillance.

D'ailleurs, vous pouvez interroger à ce sujet tous ceux de nos officiers qui ont eu sous leurs ordres nos jeunes boxeurs ; interrogez aussi les médecins majors et demandez-leur à quoi ils attribuent l'arrivée de recrues solides constatée ces dernières années aux conseils de revision. Pourtant la natalité n'a pas augmenté en France, mais l'éducation physique a transformé quantité de jeunes gens malingres en gaillards « à la hauteur ».

Or de tous ces exercices, demandez aux spécialistes si la boxe n'est pas le plus salutaire. C'est un sport où le Français excelle, et nous avons maintenant une méthode française, à la fois élégante et savante, pour l'escrime du poing. »

Pourquoi prendre des pointes ?

Le fameux professionnel Louis Bouchard peut faire son *meâ culpâ* sans crainte. Car, s'il a perdu le cross-country international dimanche dernier, c'est uniquement de sa faute. Il avait trouvé pratique de mettre des chaussures à pointes. Ce qui devait arriver, se produisit bientôt. Au quatrième tour, alors qu'il avait 25 mètres d'avance sur Kolehmanen et Hans Holmer, il souffrait tellement des pieds qu'il décidait de changer de sandales. Mais n'avant pas le temps de les attendre, il quittait celles qui lui faisaient mal et courageusement accomplissait un tour entier de la petite boucle, déchaussé. Ce n'est qu'au passage suivant qu'il se rechaussait. Et c'est ainsi que le pauvre garçon perdait la course, laissant la première place à l'Anglo-Canadien, Hans Holmer, et la seconde au Finlandais Kolehmanen.

Nouvelle à la main.

En consultant l'annuaire de l'Aéro-Club, dans la liste des aviateurs ayant reçu leur brevet, on trouve le nom de M. Ernest Froussard, breveté n° 350, le 4 janvier 1911. Il est vrai que ce sportsman ne semble pas avoir persévéré dans l'aviation.

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 3 AU 10 MARS 1912

CYCLISME

MERCREDI 6 MARS. — Dresde : Les 6 Jours cyclistes de Dresde sont gagnés par le team Larenz-Saldow avec 3.653 kilomètres, devant le Mara Stable, seconds à 1/4 de tour, Pawke-Rudel, troisièmes à un tour.

DIMANCHE 10 MARS. — Palais des Sports. — *Match Friol-Dupré* : Friol gagne les deux manches par une roue et une demi-roue. — *Match du Brassard* : 1. Berthet qui rejoint Beyl au 12e tour — *Prix Crosnier-Leconte* : 1. Hourlier ; 2. Polledri ; 3. Heller. — *Course d'une heure derrière motos* : 1. Collins, 70 kil. 350 m. ; 2. Dickentmann, à 1/2 tour ; 3. Wiley, à 10 tours ; 4. Serès, à 18 tours.

AÉRONAUTIQUE

JEUDI 7 MARS. — Berck-Plage. — L'aviateur Henri Salmet effectue le trajet Londres-Paris sans escale en 3 h. 12 m., repart d'Issy-les-Moulineaux et vient atterrir à Berk-Plage.

VENDREDI 8 MARS. — Londres. — L'aviateur Henri Salmet atterrit à Chatham, venant de Berk, après avoir couvert les 720 kilomètres du raid Londres-Paris-Londres en 8 h. 35 m. de vol effectif.

ATHLETISME

VENDREDI 8 MARS. — Boxe. — Les champions de Paris sont : Ravet (poids mouche), Mazoir (poids plume), Chassefoin (poids légers), Damasso (poids mi-moyens), Hespel (poids moyens), Croisille (poids mi-lourds), Leroy (poids lourds).

VENDREDI 8 MARS. — Boxe. — Elysée-Montmartre ; L'Anglais Evernden est déclaré vainqueur de Raphaël Belli, knock-out en 12 rounds.

SAMEDI 9 MARS. — Boxe. — Wonderland : Badoud met Davison knock-out en 3 reprises. — Gunther bat Charlie Knock par knock-out en deux rounds

DIMANCHE 10 MARS. — Cross-Country. — Juvisy : Le cross national, réservé aux professionnels, est gagné par Hans Holmer, qui couvre les 15 kil. du parcours en 1 h. 1. m. 9 s. ; 2. Kolehmanen, en 1 h. 2 m. 15 s. ; 3. Bouchard, en 1 h. 2 m 24 s.

DIMANCHE 10 MARS. — Football Rugby. — Parc des Princes : Le Stade Français bat le Havre Athlétic-Club par 9 points à 0.

DIMANCHE 10 MARS — Football Rugby. — Lyon : Le football Club de Lyon bat Grenoble par 13 points à 0.

HIPPISME

MARDI 5 MARS. — Saint-Ouen. — *Prix Gratin* (steeple 3.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Georget par Chatillon et Judelle à M. Gouttenoire de Toury (Thibault) ; 2. Lucullus III ; 3. Reporter. — P. M. : Gag. 16 fr ; pl. 14 fr., 22 fr. Dix longueurs, trois longueurs, six longeurs 6 partants).

JEUDI 7 MARS. — Auteuil. — *Prix Mondeville* (steeple handicap 4.000 mètres, 10.000 francs) : 1 Le Miracle, 69 kil. par Charet et La Mouche, à M. E. Fischhof (A.-V. Chapman) ; 2. Orlinde, 65 kil. ; 3. Tricoche, 61 kil 1/2. P. M. : Gag. 53 fr. ; pl. 26 fr. 50, 34 fr., 10 fr. 50. Une longueur et demie, une longueur et demie, deux longueurs (8 partants).

DIMANCHE 10 MARS. — Auteuil. — *Prix Finot* (steeple 3.500 mètres, 20.000 francs) : 1 : Prince de Saint-Taurin, par Grey Melton et Paramount, à M. Lucas (Thibault) ; 2. Port au Prince ; 3. La Barbe. — P. M : gag. 13 fr. 50 ; pl. 13 fr. 50, 18 fr. 50. Une longueur et demie, six longueurs (6 partants).

TIR AUX PIGEONS

SAMEDI 9 MARS. — Monte-Carlo : *Prix de la Turbie* (handicap) : 1 Baron Schneider (22 mètres) et comte T. de Gramedo (27 mètres) tuant 12/12 ; 3. MM. Julian (20 mètres), de Levignen (24 m. 3/4), de Pongraz (20 mètres), divers (20 mètres) tuant 11/12.

CE QU'IL FAUT LIRE

Les Sports de défense dans la rue, par Jean Joseph-Renaud. Collections Sports-Bibliothèque. Le volume, 6 fr.

L'Epouvante, par Maurice Level. Collection Idéal-Bibliothèque. L'ouvrage illustré, broché, of. 95. Cart., 1 f. 25

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LES MATCHES DE DIMANCHE

LE MATCH STADE FRANÇAIS - LE HAVRE

La rencontre, qui mettait aux prises le Stade Français et le Havre Athletic Club, fut pour le Stade l'occasion d'une facile victoire. Les Parisiens triomphèrent, en effet par 19 points à rien. Ce fut surtout dans la seconde mi-temps, où ils marquèrent 14 points, que leur avantage fut manifeste.

UN PLAQUAGE

Les avants stadistes se firent beaucoup remarquer. Sur notre photographie, un avant du Stade vient de s'échapper, mais il est plaqué aux jambes par un joueur havrais. Tenacesco, Charpentier et Beaurin accourent prêter main forte à leur camarade.

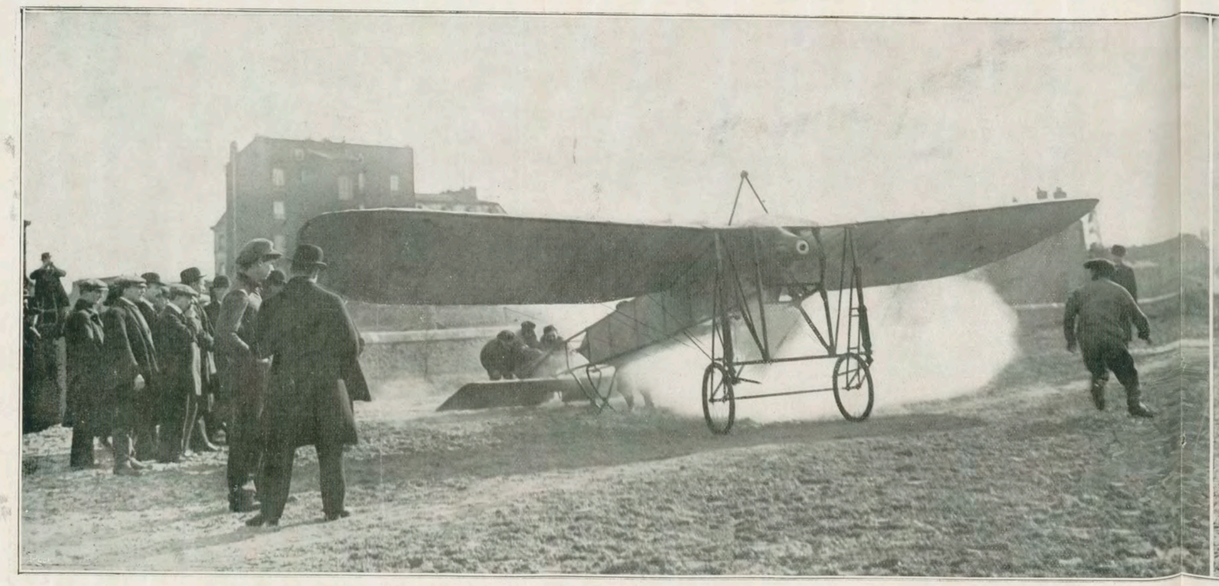
LE MATCH LYON-GRENOBLE

La rencontre s'est terminée par la victoire du Football Club de Lyon qui triompha du Football Club Grenoblois par 13 points à rien.

UNE CHARGE DES AVANTS LYONNAIS

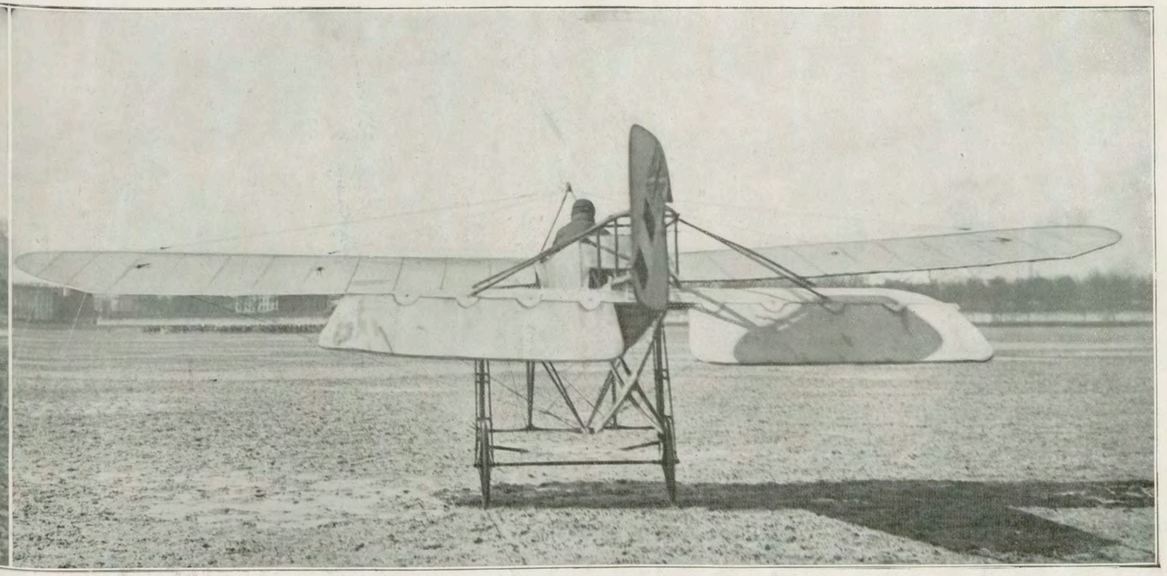
Les anciens champions de France ne réussirent à marquer qu'au cours de la seconde mi-temps, après avoir même été dominés.

LONDRES-PARIS ET RETOUR EN AÉROPLANE PAR SALMET



LE DÉPART D'ISSY-LES-MOULINEAUX

Le jeudi 7 mars, le vent soufflait avec violence, lorsqu'à 10 h. 5 atterrissait un monoplan à Issy-les-Moulineaux. On s'empressait autour de l'aviateur inconnu. Il déclara se nommer Henri Salmet, son nom n'en disait pas plus long. Il ajouta qu'il arrivait de Londres en aéroplane sans escale. Il avait mis 3 h. 12 pour accomplir le trajet, voguant sans cesse à plus de 2.000 mètres d'altitude au dessus des nuages, pour éviter les remous, le vent et la brume.

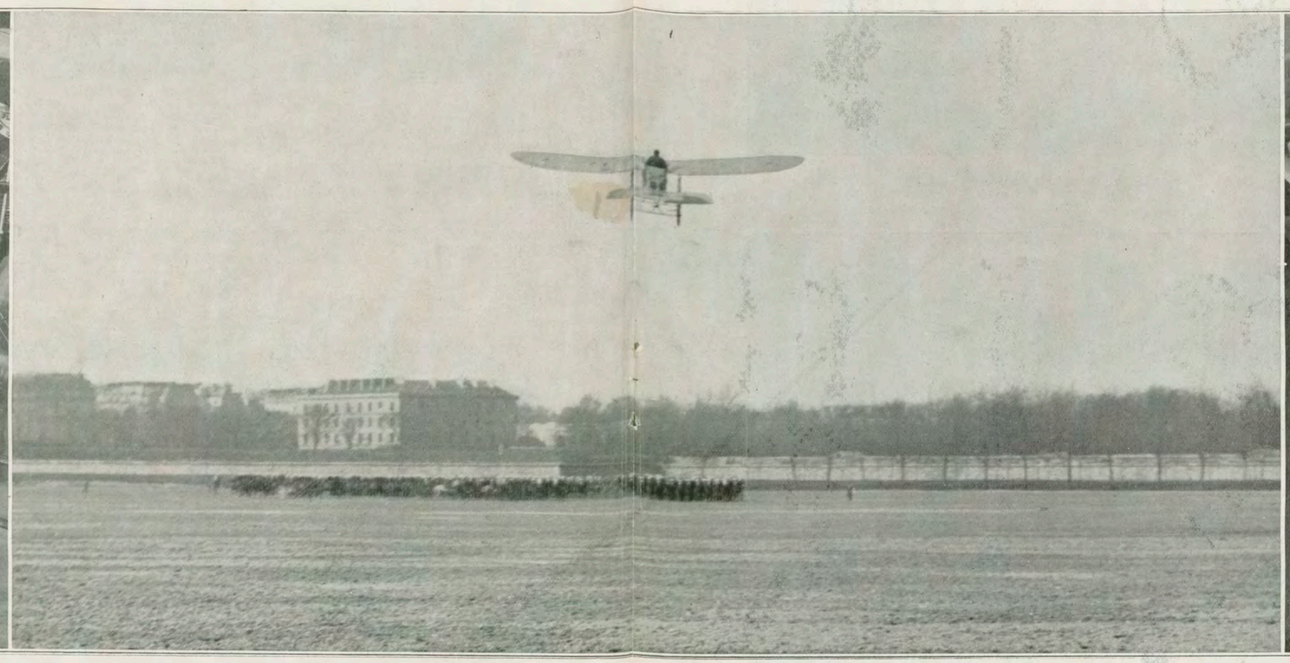


L'APPAREIL VA DÉCOLLER

Après un rapide déjeuner, Henri Salmet, inconnu du matin, célébrité du soir, déclarait qu'il allait repartir immédiatement pour Londres. En vain, Blériot et Leblanc lui conseillaient d'attendre un meilleur temps. Il allait avoir à lutter contre un terrible vent debout. Rien n'y fit et le courageux aviateur, chef pilote de l'Ecole Blériot d'Hendon, reprenait son essor à 2 heures. Il atterrissait à Berck-Plage à 5 h. 55. (*Détails techniques : monoplan Blériot, hélice Levasseur*).

L'AVIATEUR HENRI SALMET

Henri Salmet qui vient de se révéler par son magnifique vol Londres-Paris et retour n'avait jamais accompli de voyage au dessus de la campagne avant son record. Pendant tout le parcours, il ne se conduisit qu'à la boussole.



APRÈS LONDRES-PARIS, PARIS-BERCK

Pierre Prier, le premier, avait réussi le raid Londres-Paris sans escale, le 12 avril dernier, également sur Blériot. Henri Salmet a battu son temps et a ajouté à la performance le voyage Paris-Berck dans la même journée ; alors qu'il avait été favorisé à l'aller par les éléments qui le poussaient vers la France, il dut lutter au retour contre le vent debout. Il quittait Berck le lendemain et la pluie le forçait à atterrir à Chatham, à 50 kilomètres de Londres. Il terminait enfin son voyage samedi. (*Détails techniques : monoplan Blériot, bougies Oléo*).

SALMET RACONTE SON VOYAGE

Henri Salmet raconte son voyage. *De g. à d.* : M. Alfred Leblanc, le héros du Circuit de l'Est, M. Levasseur père, fabricant de l'hélice de Salmet, M. Lacheret, directeur des Etablissements Levasseur, Louis Blériot, le fameux constructeur.

LE CROSS INTERNATIONAL

LE PREMIER TOUR

Dès le départ, Bouchard prend la tête. Il est précédé, sur notre photographie, par Waltispurger et suivi par Antoine Rivez, Bredenback et les étrangers, William Kolehmanen et Hans Holmer qui vont venir le rejoindre.

LE TRIO DE TÊTE

Le parcours comportait 17 kilom. 300 et durant presque toute la totalité, Kolehmanen et Bouchard menèrent le train à Hans Holmer.

UN SAUT D'OBSTACLES

Bouchard, en tête, précède William Kolehmanen (86) et Hans Holmer. Malheureusement, il va être obligé de changer de chaussures.

L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR

Hans Holmer triomphe, s'offrant le luxe de doubler Maquis sur le poteau. Il termine en 1 h. 1 m. 9 s., précédant Kolehmanen, 2e, en 1 h. 2 m. 15 s.; Bouchard, en 1 h. 2 m. 24 s.; Dugourd, etc... Bouchard a fait un tour pieds nus. S'il n'avait pas été gêné par ses chaussures à pointes, il aurait gagné de loin.

FOOTBALL-RUGBY

Le championnat de France

A la veille des épreuves décisives, il est permis de faire quelques périlleux pronostics.

C'est une véritable victoire pour le football français que l'extraordinaire intérêt présenté cette année par les épreuves finales du Championnat de France.

Déjà, les compétitions régionales, celles qui doivent qualifier chacune un seul club pour les batailles décisives, avaient donné lieu à des luttes qui furent extrêmement serrées.

Evidemment, à Paris, il y a toujours eu le duel Stade-Racing. L'an dernier, le Sporting Club était venu régler les deux vieux adversaires, et, cette saison, un nouvel « outsider » — au bon sens du mot — le Sporting Club de Vaugirard, s'est révélé comme extrêmement dangereux et comme un compétiteur que les grands clubs n'auront plus le droit de dédaigner l'année prochaine.

Mais ce qui est plus caractéristique, c'est le très grand danger qu'ont couru, chacune dans leur région, deux des plus grandes équipes françaises, deux de celles qui ont toujours joué un rôle prépondérant dans les batailles pour le Championnat de France, et qui, cette année encore, sont parmi les grandes favorites, celles du Stade Bordelais et du Stade Toulousain.

La première, dont on sait le rôle dans la grande compétition depuis bien des années, n'a dû qu'à un extraordinaire coup de chance sa qualification régionale ; elle fut tenue en échec jusqu'à la dernière minute par une autre équipe bordelaise, le Bordeaux-Etudiants-Club, et si ce dernier n'avait pas eu la malchance de faire match nul avec une troisième équipe de Bordeaux, dont les prétentions étaient moindres pourtant, c'était le B. E. C. — un vrai B. E. C... de gaz, comme disent les joueurs de manille — et non le Stade Bordelais qui était qualifié pour le Championnat de France.

D'autre part, Toulouse n'a gagné son championnat régional que de très extrême justesse, devant les terribles Tarbais qui se montrèrent dangereux jusqu'au bout.

Et toutes ces grandes équipes, qui ont déjà tant dû lutter pour avoir le droit de se trouver aux prises entre elles, étaient encore nombreuses, l'autre dimanche, à se présenter avec des chances égales pour le deuxième tour éliminatoire.

J'avais l'occasion, dans un récent article, de comparer ces derniers tours éliminatoires de notre Championnat National à ceux de la Coupe d'Angleterre qui soulèvent chez nos voisins un intérêt si considérable.

Je crois que la comparaison n'est pas exagérée.

Là-bas nous voyons seize, puis huit, puis quatre, puis deux clubs rester successivement debout, des grandes équipes connaissant parfois les rigueurs de la défaite sans appel, bien avant d'avoir pu arriver jusqu'aux demi-finales.

Voyez le tableau du second tour, joué l'autre dimanche, et jugez-en :

Huit clubs, tous champions régionaux, étaient encore en présence, et se rencontraient comme suit :

Paris (Racing Club) contre Compiègne.

Lyon contre Grenoble.

Bordeaux contre Nantes.

Toulouse contre Bayonne.

Sur ces huit équipes, cinq au moins avaient une chance de premier ordre d'être cette année titulaire du Championnat : le *Racing Club*, champion de Paris qui avait la besogne assez facile devant Compiègne, le *Stade Bordelais* et le *Stade Nantais*, le *Stade Toulousain* et l'*Aviron Bayonnais* qui devaient se combattre respectivement.

Or, ces parties déjà décisives ont été gagnées, l'une par Bordeaux qui n'a battu Nantes que par un essai et un but, à un essai, après avoir été longtemps en très grand danger, l'autre par Toulouse qui, dominé presque constamment par Bayonne, s'est qualifié grâce à un coup franc!

Dites-moi si ces victoires et ces défaites n'ont pas quelque chose d'émouvant, après toute une saison de travail et d'espoirs légitimes!

Nous sommes évidemment loin, aujourd'hui, du Championnat de France de jadis qui opposait tout juste ces deux grands clubs parisiens, le Stade Français et le Racing, auxquels, une année, une équipe éphémère, vint disputer et ravir la palme : l'Olympique qui comptait l'explorateur Charcot dans ses rangs.

Puis Bordeaux survint, qui réclama sa place au soleil. Il commença par des déroutes. Il triompha enfin une fois, après une partie que l'on qualifia d'irrégulière. Et ayant emmené le titre de champion sur les bords de la Garonne, il ne le lâcha pas facilement. Ses victoires successives, que l'on sut d'abord être dues à la brutalité de ses joueurs, finirent par l'imposer comme la première équipe de France. Et ce fut une joie folle à Paris, lorsqu'il y a cinq ans, après une partie mémorable, le Stade Français parvint à reconquérir ce titre.

Puis, entre temps, le Havre, Lyon, étaient entrés dans la lice, et nous eûmes, il y a deux ans, l'heureuse surprise d'une victoire de Lyon sur Bordeaux dans la grande finale.

Aujourd'hui, ce sont toutes les grandes régions du rugby français qui se dressent les unes contre les autres, avec des chances à peu près égales, et qui nous valent la lutte très serrée, et véritablement empoignante qui s'est engagée cette année.

Les quatre adversaires encore en présence sont le Racing Club de France qui doit disputer sa demi-finale contre Bordeaux, Toulouse qui se trouvera le même jour, le dimanche 17 mars, aux prises avec Lyon.

En ce qui concerne ces demi-finales, je ne doute pas de la victoire de Toulouse sur Lyon. Les Toulousains ont eu une saison admirable, sans une défaite ; les Lyonnais au contraire, n'ont pas fait grand'chose depuis le mois d'octobre.

Plus difficile est le pronostic pour le match Racing Club-Bordeaux. Les Bordelais ont eu un début de saison pénible, puis, à force de travail et de volonté, ils sont parvenus à reconstituer une équipe aujourd'hui très dangereuse.

Le Racing Club, lui, a eu un très grand mérite — en même temps que beaucoup de chance — en éliminant le Stade Français.

Son équipe est puissante, et son arrière-garde est la plus rapide, la plus formidable même qu'il y ait jamais eu, je crois, dans un quinze français, Failliot demeure le plus terrible des marqueurs d'essais, Burgun est le trois-quarts centre le plus scientifique, Lane constitue un extraordinaire rempart dans la défense. André est un autre Failliot, et ces quatre hommes ont devant eux, pour leur distribuer le jeu, l'admirable Griffiths.

J'estime que c'est là une combinaison que peuvent envier les plus grands clubs anglais.

Donc, étant donné que les avants du Racing Club sont très nettement en progrès, que ce sont tous des « enragés » et des travailleurs, je crois qu'ils tiendront en respect la ligne adverse, suffisamment du moins pour donner à leurs demis et à leurs trois-quarts l'occasion des attaques qui leur vaudront la victoire.

Et ainsi, après ce grand choc, qui se déroulera à Paris, nous verrons Toulouse et Paris se rencontrer dans la bataille décisive.

Je ferai pour ce dernier match le même raisonnement que celui que je viens de développer à l'instant.

Et je crois d'autant plus à la victoire finale du Racing Club de France que, tout comme Bordeaux n'a pu réellement prendre le meilleur sur Nantes, Toulouse n'a pu dominer Bayonne.

Or, j'estime que les lignes arrière du Racing sont peut-être moins souples mais autrement puissantes que celles des Lyonnais, et que, par suite, elles doivent presque certainement ramener à Paris, qui ne l'a pas vu souvent depuis dix ans, le glorieux trophée du Championnat de France.

Dimanche, nous serons déjà à moitié fixés. Car, au fond, j'estime que la véritable finale se disputera ce jour-là, au Parc des Princes, entre Parisiens et Bordelais.

Géo Lefèvre.

CROSS-COUNTRY

Le Cross International professionnel.

Une belle course sur un mauvais terrain. Pourquoi la victoire de Holmer fut vraiment méritée.

Port-Aviation est peut être le cadre idéal pour un meeting d'aéroplanes, mais, vraiment, son gazon n'a rien de ce qu'il faut pour faire une piste de courses à pied.

Je dis une piste, car bien que l'épreuve consacrée dimanche dernier aux pédestrians professionnels fut intitulée Cross Country, elle n'avait du cross que le nom. Elle n'en était pas moins très dure.

La course à travers la campagne n'est pas un exercice pour petites filles et passe à juste titre pour secouer solidement les hommes qui s'y adonnent, mais elle a l'avantage d'être variée et à aucun moment la mentalité déjà un peu surmenée de ceux qui s'y adonnent n'est assommée par l'ennui; c'est une épreuve variée où l'on sort d'un bois pour entrer dans un labouré, qui voit une côte succéder à une descente et dans laquelle enfin l'homme n'aperçoit pas devant lui une piste interminable. L'imprévu est là qui le guette derrière un coin de mur, au tournant du taillis et l'imprévu, n'est-ce pas encore un repos pour l'esprit ?

Dimanche, hélas! l'imprévu n'existait pas à Juvisy et cela m'est une raison de plus pour féliciter les braves qui disputèrent vraiment la longue course. J'écris disputèrent, car il y avait, sur le long ruban de piste, au moins quarante braves jeunes gens qu'il eut été préférable de voir dans le public.

KOLEHMANEN.

Ces critiques maintenant émises je n'ai plus qu'à tresser des couronnes, car, tout fut bien, et le sport supérieur.

On nous a fait connaître Hans Holmer et Kolehmanen, dont nous n'avions jusqu'ici qu'ouï parler et vraiment, le spectacle de la lutte de ces deux hommes avec notre petit champion, Louis Bouchard, fut une belle heure d'émotion.

Chacun d'eux synthétisait, dans son allure et sa tactique, une race et, moralement, leurs énergies se valaient.

Bouchard, dès le départ, en tête, s'en allait brutalement les coudes balancés très près du corps, les yeux un peu fous avec son épaule droite toujours remontée.

Sur la même ligne, le Finlandais à la tête esquimaude, plus puissant mais rude dans sa foulée avait, avec son frond plissé, l'air perdu dans un rêve intérieur, celui de vaincre.

Derrière eux, d'une belle allure souple qu'aidaient largement ses bras bien balancés, Holmer, le seul des trois qui eut véritablement figure de coureur, filait froidement, méthodiquement avec à peine au coin de la lèvre un rictus. Il attendait son heure quand Bouchard, après bien des hésitations, fut parti devant ; Holmer, après avoir tâté Kolehmanen en le laissant mener, sentit que l'homme ne pouvait que se faire lâcher et s'en alla à son tour. Dès lors on put se rendre compte que ce serait sa machine, la plus souple, la plus puissante, qui devait gagner. Elle gagna.

Kolehmanen, en finissant second malgré un point de côté, nous donna un aperçu de ce qu'il eut pu faire en bonne forme, et l'on conçoit que ce petit lutteur au facies tenace ait pu s'accrocher et vaincre une fois son vainqueur d'aujourd'hui.

Quant à Bouchard, il a fait une performance magnifique d'énergie. Mais pourquoi s'est-il fait battre si bêtement par ses souliers ?

Il pouvait espérer la victoire et je crois, sincèrement qu'il aurait pu se l'attribuer s'il avait pris la précaution de ne pas avoir de pointes. Il fit un tour déchaussé et je vous avoue qu'il fallait un certain courage de sa part pour affronter la piste dans cette situation. Il perdit naturellement du terrain, ses camarades se rendant compte qu'avec leurs sandales ils avaient un avantage sensible. De plus, lorsqu'il se rechaussa, Bouchard se fit distancer à nouveau et c'est ainsi qu'il perdit la bataille.

Lorsque ces lignes paraîtront, il aura rencontré ses deux vainqueurs au Vélodrome d'Hiver. Je crois, s'il ne souffre plus des pieds, qu'il y aura pris sa revanche. Notre petit professionnel est toujours le valeureux pédestrian, courageux et énergique, que nous avons eu l'occasion d'admirer.

S'il a perdu le cross international, il a tout au moins acquis le titre de Champion de France et il en est digne. Il est seulement malheureux qu'il ne se soit pas attribué une fois de plus une grande victoire sur les meilleurs hommes de l'étranger.

L. de Fleurac

Dans son numéro du vendredi 15 mars,

JE SAIS TOUT

commence la publication de

L'Epouse du Soleil

Grand roman inédit de

Gaston Leroux,

l'auteur du *Mystère de la Chambre jaune*, du *Parfum de la Dame en noir*, du *Fauteuil hanté*, etc., etc,

Je Sais Tout contient :

136 pages de texte et d'illustrations dont 8 en couleurs, 8 articles, un roman, une pièce de théâtre, une nouvelle, 190 dessins et photographies.

Numéro spécimen du magazine franco contre 0 fr. 10.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette même place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Comment peut-on connaître la multiplication d'une automobile?

La méthode la meilleure consisterait évidemment à démonter le pont arrière, et à compter les dents du pignon d'attaque et de la grande couronne: le rapport des deux nombres trouvés donnerait la multiplication en prise directe.

Pour les vitesses intermédiaires, le démontage de la boîte de vitesse est indispensable pour permettre de compter les dents des pignons.

Je vois d'ici les lecteurs de la *Vie au Grand Air* horrifiés à la pensée de ne pouvoir jamais connaître la multiplication de leur voiture, sans se livrer à un travail de cyclope (Polyphème n'était-il pas quelque peu mécanicien?)

— Il existe heureusement un autre procédé, moins précis, mais beaucoup plus pratique.

— Il faut soulever *une* des deux roues arrière avec un cric. Ceci fait, on met le levier des vitesses au cran désiré (1re, 2e... 4e vitesse), puis, on dévisse les bougies du moteur, pour lui permettre une rotation facile.

Traçons sur le volant un trait de craie en face d'un repère fixé sur la voiture.

De même, traçons un deuxième trait sur la jante de la roue soulevée, trait que nous aurons soin de placer, par exemple, au point le plus bas de la roue.

Il faut maintenant demander à un aide de tourner *très lentement* le moteur à la main, pendant qu'on note d'une part le nombre de tours effectué par le moteur, d'autre part, le nombre de tours de la roue.

On s'arrêtera quand les deux traits faits par le moteur et sur la roue, se trouveront ensemble à leur position primitive.

Supposons que le moteur ait fait 81 tours, la roue 25.

La roue ayant fait 25 tours, la boîte du différentiel qui tourne moitié moins vite (une des deux roues est en effet immobilisée) en a fait 12 et demi. La multiplication de la voiture à cette vitesse est donc $\frac{12,5}{81}$

Autrement dit, le moteur fait $\frac{81}{12,5}$ tours quand les roues en font un.

Connaissant la dimension des pneus, il est facile de voir à quel avancement de la voiture correspond un tour du moteur.

Il est bon cependant de *mesurer* le diamètre exact de la roue, car il ne faudrait pas croire qu'un pneu de 760 × 90 par exemple, a un diamètre de 760 m/m.: il n'a guère que 730 m/m.

— Reprenons notre exemple; des roues munies de 760 × 90 parcourront par tour

$$0 \text{ m. } 730 \times \pi = 2 \text{ m. } 30.$$

Un tour du moteur correspondra donc à

$$2 \text{ m. } 30 \times \frac{12,5}{81} = 0 \text{ m. } 35$$

d'avancement de la voiture: c'est là une multiplication de voiturette en première vitesse.

La connaissance du rapport des différentes vitesses est éminemment intéressante pour le chauffeur, qui en déduira par exemple, le moment exact où il doit changer de vitesse.

MAURICE GOULAIN.
Evreux.

Quelle sera la Coupe Femina pour 1912?

Je suis tout à fait pour le cross-country aérien. Dans tous mes sports, j'envisage toujours le côté pratique ou scientifique. L'utilité, l'avenir de l'aviation résident seulement dans le voyage.

Nous ne devons pas être des oiseaux captifs: les aérodromes ne sont-ils pas de grandes cages dont nous connaissons tous les barreaux? (lisez: remous, courants).

Après y avoir fait un très sérieux apprentissage, le pilote doit conquérir de nouvelles atmosphères. Mais là commencent les grandes difficultés, augmentent les dangers; si le comité décide d'abandonner l'aérodrome pour la *Coupe Femina 1912*, il devra être très circonspect au point de vue règlement, s'il impose un parcours, celui-ci devra être facile; laisser le choix de l'itinéraire à l'initiative de l'aviatrice me semblerait préférable.

Actuellement une distance kilométrique sans escale est, à mon avis, plus intéressante, comme épreuve féminine, qu'un parcours avec atterrissages autorisés.

Quelle que soit la décision du comité, je demande la clôture de l'épreuve pour le 31 octobre au lieu du 31 décembre.

M. MARVINGT.

Pourquoi les avions de guerre n'ont-ils pas un signe distinctif?

Le soldat a un uniforme pour éviter toute méprise à la guerre quand deux troupes se rencontrent.

Jusqu'à présent, les avions ne sont que des organes destinés à renseigner le commandement, on n'envisage pas encore la lutte de deux aéroplanes l'un contre l'autre. Il est donc superflu de distinguer d'une façon voyante les appareils appartenant à l'un ou l'autre parti.

D'ailleurs, à la guerre, les aviateurs devront pour être en sécurité survoler les armées en présence à une telle hauteur qu'il sera presque impossible de distinguer d'en bas un détail aussi menu que le bariolage du gouvernail de direction. Attendons le jour prochain où la bataille aura lieu dans les airs et alors nos avions auront le droit et le devoir de porter un uniforme.

G. HERZOG,
capitaine breveté.

Accorderiez-vous le but?

La question que pose M. Edouard Le Roy, dans le petit dictionnaire sportif du 2 mars, a déterminé jadis des polémiques entre fervents du Rugby.

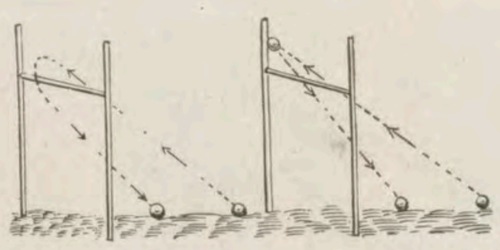


Fig. 1.

Fig. 2.

J'accorderais le but si le ballon passe au-dessus de la barre et retombe dans le terrain devant les poteaux en passant par-dessus la barre (comme l'indique la figure 1).

Je refuserais le but si le ballon retombe dans le terrain sans passer par-dessus la barre (comme l'indique la figure 2),

LAMBOTTE.
Lycée St Rambert, l'Ile Barbe (Rhône)

Match aux points et au finish.

Dans un de vos derniers numéros, un lecteur, M. Oscar Osé, préconisait pour les rencontres de championnat les combats au finish. « De cette façon, ajoutait-il, il n'y aura aucun doute, on ne pourra discuter la qualité du vainqueur. »

J'estime au contraire que les matches au finish n'ont rien de sportif; vous n'imaginez pas une course à pied ou une course à bicyclette dans laquelle le dernier homme restant en piste serait sacré champion.

Pour la boxe, il doit en être de même; un match qui peut durer 30 ou 40 rounds est dénué de tout intérêt, les adversaires ne se livrant pas à fond afin de demeurer frais le plus longtemps possible.

Dans un match au finish pour le championnat du monde, poids lourds, Joe Jeannette obtiendrait probablement le titre, grâce à sa résistance, et cela serait injuste, car Johnson et Langford, par leur science et leur puissance, lui seraient peut-être supérieurs en 25 rounds.

UN ABONNÉ.
Milan.

QUESTIONS NOUVELLES

Peut-on mettre une mitrailleuse sur un aéroplane?

Nos aéroplanes sont maintenant très perfectionnés, leurs moteurs puissants et réguliers leur permettent d'emporter de lourdes charges. On se préoccupe beaucoup actuellement d'utiliser nos avions militaires comme engins destructifs et non plus seulement comme éclaireurs. Je serais curieux de savoir si l'on pourrait munir chacun d'eux d'une mitrailleuse? Malgré la vitesse de l'appareil, les projectiles atteindraient-ils leur but? Quel serait l'effet du tir sur un dirigeable rigide, type Zeppelin *?*

H. de la FOREST-DIVONNE,
Ecole des Anglais, Lyon.

Les ondes Hertziennes peuvent-elles actionner un moteur?

Peut-on, dans l'état actuel de la science, construire un moteur électrique pouvant être actionné par les ondes Hertziennes, et ce moteur serait-il susceptible de faire mouvoir un aéroplane?

Un appareil volant muni d'un tel moteur serait-il susceptible d'être utilisé comme moyen de locomotion commode et pratique?

Signé: ILLISIBLE,
46, rue Blanche,

Bob à ficelles ou à volant?

Sur le point de construire un bobsleigh pour courir le Championnat de France, à Chamonix l'an prochain, je serais heureux de savoir quel mode de direction (ficelles ou volant) je dois employer pour cette piste si rapide?

RENÉ LARET,
Saint-Gobain.

Du hors-jeu en football rugby.

Je vous serais très reconnaissant de me renseigner sur les différents cas de hors-jeu au football rugby. A quel moment un joueur est-il hors-jeu et quand cesse-t-il de l'être?

HENRI GIRARD,
Arts et Métiers, Cluny (Saône-et-Loire).

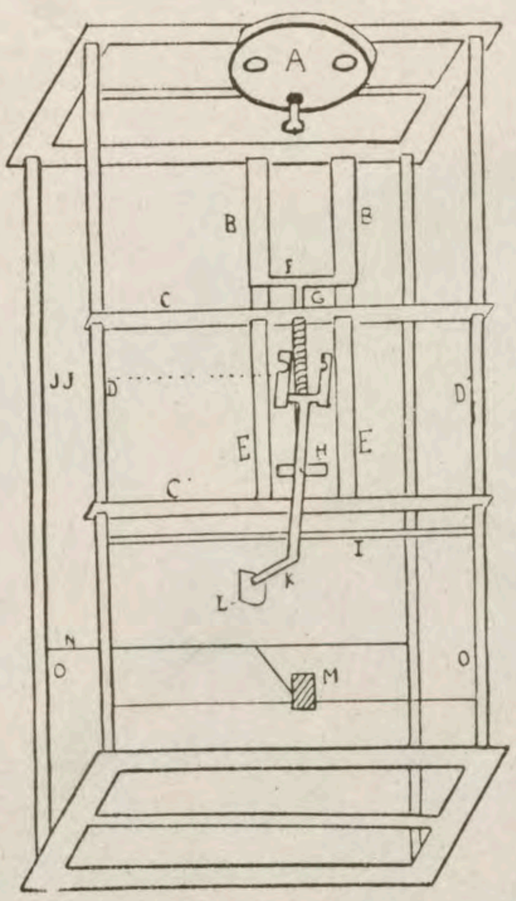
Nous donnerons dans notre numéro du 30 mars, les réponses à ces questions.

TRICK.

INVENTIONS

Appareil pour empêcher le capotage des aéroplanes.

Cet appareil peut être adopté indifféremment sur les monoplans et les biplans. Il comporte un corps de mécanisme pouvant être fait en largeur, sur tout le châssis, ou tout au moins sur une dimension convenant à l'emplacement du moteur. Une poulie A, en forme de boîte, est fixée face au déclancheur, elle est trouée en deux endroits différents pour y recevoir deux tubes B,B', une manette est fixée sur la poulie. Deux traverses C,C', ont comme base d'appui le cadre D,D'. Sur C' sont rivées deux barres E.E qui passent chacune par un trou dans la plaque C; au bout de ces barres les deux tube B,B', se meuvent, ils sont retenus



DÉCLANCHEUR AUTOMATIQUE.

par une plaque F. Dans le milieu de celle-ci est fixée une tige G, qui traverse la plaque C, et se termine par une barre H; entre cette barre et la plaque C, est placé un ressort à boudin. Une tige I formant croix fait pivot sur les côtés de l'encadrement; au bout de cette tige, au-dessus du ressort à boudin, une barre de traverse forme T; de chaque côté, deux plaques J, J' sont rivées; au bout, deux trous découpés forment voûte. A l'autre extrémité, une tige K descend un peu obliquement; vers le derrière, à la base, se trouve une plaque L. Un marteau M incliné à 45°, reposant sur une tige, pivote sur la barre N, fixée sur O,O'.

Lorsque l'appareil prend la position verticale, le déclanchement se produit à 45°, le marteau M tombe et vient frapper la plaque L; les deux plaques J, J' sortent de la barre et le ressort se détendant fait sortir les deux tubes des trous de la poulie, les ressorts des quatre tubes étant maîtres, se déclanchent et la toile de sûreté est tendue. La durée du déclanchement est d'environ trois secondes.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

Le Football devant la Justice.

La série d'accidents auxquels a donné lieu dernièrement la pratique du football n'a pas seulement ému l'opinion et donné à nos lecteurs l'occasion d'émettre ici même d'intéressants avis; elle a eu aussi son écho jusque devant les tribunaux et donné lieu à deux décisions de justice qui méritent d'être signalées.

I. Une association amicale d'Ecoles de province ayant un jour conclu un match avec une équipe de soldats du 74e de ligne, un pupille de cette association qui prenait part au jeu reçut d'un des soldats un coup de pied si violent qu'il en mourut.

Le père de la victime ayant assigné en responsabilité l'Association elle-même, le tribunal de Rouen déclara sa demande recevable à charge par lui seulement de prouver les griefs qu'il invoquait contre cette association, à savoir qu'elle aurait eu le tort de laisser son enfant jouer contre des soldats qui participaient au match avec leurs souliers réglementaires garnis de clous.

En vain l'Association se défendit-elle et interjeta-t-elle appel en soutenant d'abord que ce fait, même s'il était exact, ne constituerait pas une faute, ensuite que, même s'il y avait faute en cela, cette faute eût dû être reprochée au chef de corps qui avait autorisé ses hommes à lutter dans une pareille tenue et non pas à l'Association. La Cour de Rouen n'en confirma pas moins le jugement, en déclarant: qu'en acceptant comme pupille le jeune accidenté, l'Association avait pris envers les parents l'engagement d'éviter de le faire participer à des sports dangereux et où des conditions d'inégalité et d'absence de précautions pouvaient l'exposer à un accident; qu'en laissant se mesurer cet enfant non muni de jambières avec des adversaires porteurs de chaussures à clous, elle avait commis une imprudence manifeste; et que s'il pouvait y avoir une faute à la charge soit des soldats, soit de leur chef, il pouvait appartenir à l'Association de recourir contre eux, mais que le père de la victime n'ayant de lien de droit qu'avec celle-ci, c'était elle qui devait être tenue de l'indemniser,

II. — Plus favorable était aux joueurs de football le jugement rendu le 8 janvier dernier par le Tribunal civil de la Seine.

Plusieurs membres d'un club s'étaient amusés, en attendant le tramway qui devait les conduire au football, à jouer dans la rue: et le ballon s'en était allé briser une vitre derrière laquelle se tenait une jeune fille qui en eut l'œil crevé.

Le père de celle-ci d'assigner alors l'équipe entière des joueurs. Mais il perdit son procès car le tribunal estima que l'accident ne pouvait être imputé qu'à la maladresse d'un joueur que le demandeur ne pouvait pas désigner et ne pouvait nullement être mis à la charge du club tout entier, la partie ainsi improvisée par les joueurs n'ayant été ni prévue dans ses statuts ni organisée par ses soins.

Nous sommes ici dans un journal de sports où il est de bon goût de ne dire aux sportsmen qui nous liront que des gentillesses. Mais croyez, mes amis, que si j'avais eu à écrire la présente chronique pour une revue de jurisprudence, je n'aurais pas marqué d'y mêler quelques critiques à l'égard de cette décision; elle ne me paraît pas en effet tout à fait équitable.

J. IMBRECQ.
Avocat à la Cour d'appel de Paris.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le lieutenant Bousquet, vient d'adapter un dispositif très simple sur son biplan, pour lancer des bombes en plein vol.

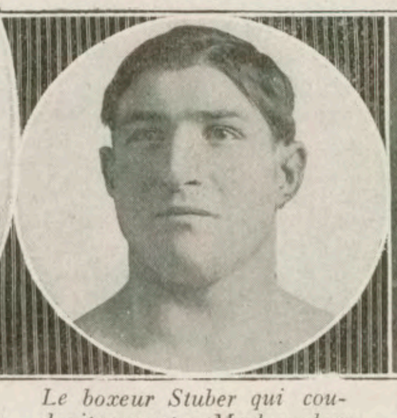
Les officiers allemands de l'école d'aviation de Mulhouse, située à 30 kilomètres de la frontière française. Cette école est dirigée par Ingold, l'ancien

Carpentier s'apprête à s'envoler avec le pilote Olivares au-dessus de la baie de Nice. Kid Mac Coy prit place après lui.

L'aviateur Grazielli, sortant du terrain d'Issy, s'est accroché à un arbre du boulevard Victor ; il s'est relevé sans mal, mais son appareil a été détruit.

Barra, l'un des lauréats du circuit Européen, s'entraîne actuellement sur un hydro-aéroplane à Juan les Pins.

Mlle Bernard (19 ans), s'est tuée en aéroplane le 10 mars à Etampes, en tombant de 60 m. de haut.



Le boxeur Stuber qui coudrait rencontrer Meekins dans un match avec toute la bourse au vainqueur.

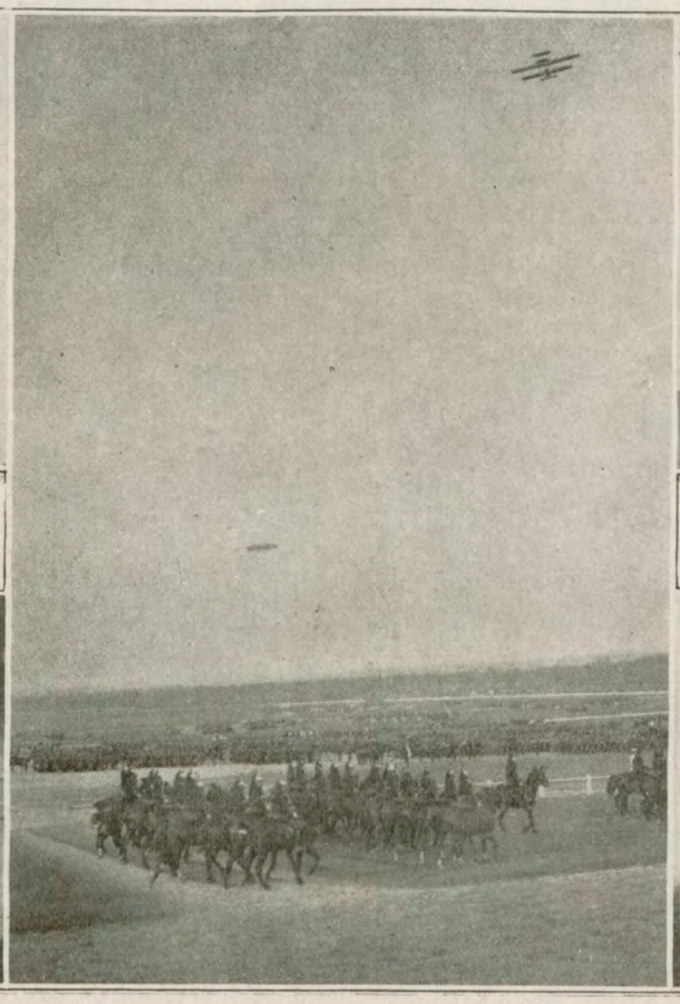
Le 2 février dernier, l'aérodrome de Saïgon, a été inauguré en présence de S. A. R. le duc de Montpensier et du prince et de la princesse de Suède.

Le 7 mars, l'aviateur Frantz part malgré la bourrasque dans la direction d'Orléans, avec trois passagers, il vire au-dessus d'Ymonville et regagne Chartres.

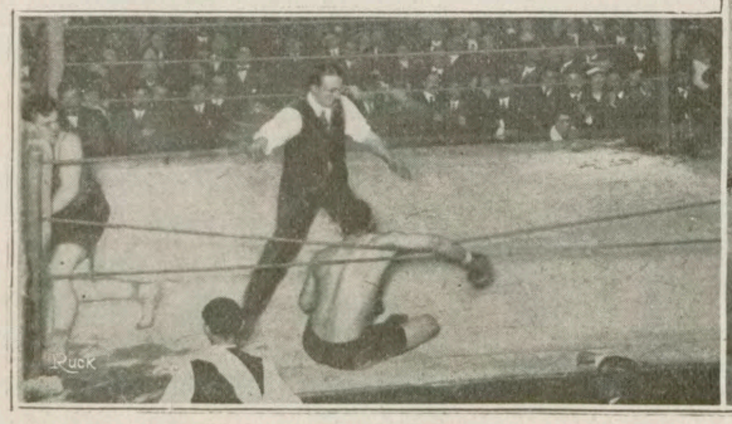
Le dîner offert par l'Aéro Club au café de la Paix, en l'honneur d'Emile Dubonnet, à l'occasion de son record de distance en sphérique : La-Motte-Breuil-Sokolowka.

Le candidat à la députation Védrines évoluant le 5 mars à Pau, au cours de la grande fête organisée au profit de l'aviation militaire.

Hourlier (pneus Continental) a enlevé le prix Crosnier-Leconte, disputé le 10 mars au Palais des Sports. Polledri et Heller se classaient derrière lui second et troisième.



Mme Aline Guillemot, une excellente escrimeuse, maîtresse d'armes brevetée, qui s'est distinguée dernièrement au cours d'un assaut contre le maître Beaumais.



Au cours des Championnats de Paris (amateurs), Leroy, 88 kilos est déclaré vainqueur de Stuggocki qui abandonne au troisième round. C'est un excellent boxeur, courageux et adroit, élève d'Antoine.

La Revue du printemps, qui s'est déroulée à Vincennes, fut pour l'aviation militaire une journée victorieuse, dix aéroplanes et deux dirigeables vinrent évoluer au-dessus des troupes.

L'équipe première d'association du Club Amical Sportif des Nouvelles Galeries. Elle a battu l'Union sportive de l'Ile Saint-Louis dans un match comptant pour le championnat intermagasins.

HIPPISME

Les Chevaux de trois ans

Essai d'appréciation sur leur carrière future d'après le croisement dont ils sont issus.

Nous avons déjà examiné les titres des trois mâles que le handicapeur de la Société Sportive d'Encouragement, place en tête de leur génération d'après les performances qu'ils ont fournies à deux ans : ces trois mâles sont Montrose II, Quai des Fleurs et Romagny.

Rodriguez est celui qui vient au quatrième rang. Sur ses quatre sorties, il compte deux places de troisième et deux victoires. La première de celles-ci n'est pas fameuse, puisqu'il battait de trois quarts de longueur Marie-Anne, qui lui rendait neuf livres. La seconde au contraire constitue son véritable titre : il devançait de trois quarts de longueur Montrose II, dont il recevait, il est vrai, quinze livres.

A voir son pedigree, il semble bien que cette dernière course ne doive être acceptée que sous réserves. Son père Crillon, vainqueur du Prix Daru devant Maintenon, appartient à la famille 23 ; sa mère. Roman Duchess, tout en étant née aux Etats-Unis, est d'origine anglaise, car elle descend d'un père et d'une mère importés d'Angleterre. Cette Roman Duchess est issue d'un inbreding sur la famille 22. De semblables éléments de croisement n'offrent pas de sérieuses garanties, bien que les degrés plus éloignés du pedigree puissent au besoin faire intervenir une influence plus sélectionnée.

Le croisement qui a produit Rodriguez est nettement en dehors : pour retrouver des ancêtres communs, il faut remonter à la sixième génération aussi bien du côté du père que du côté de la mère.

Bugler, qui est le cinquième sur la liste, possède d'assez bonnes performances, parmi lesquelles trois victoires et une place de second derrière Montrose II, dans le Critérium de Maisons-Laffitte.

Sa mère, Musette, née aux Etats-Unis, a été importée en France, pleine d'Adam, l'ancien crack de l'écurie Edmond Blanc. Cette Musette n'est d'ailleurs positivement pas d'origine américaine : son père, son arrière-grand-père et son arrière-grand'mère sont nés en Angleterre. Elle descend de Pocahontas ; Bugler appartient ainsi à une des meilleures souches de la famille 3.

Le croisement est normal, bien qu'il présente une prédominance peut-être exagérée de l'influence de Pocahontas, dont le nom est souvent répété des deux côtés.

Radial a remporté deux victoires sans grande signification ; ce qui attire l'attention sur lui, ce sont deux places, l'une de second à une tête de Zénith II dans le Prix La Rochette, l'autre de troisième derrière Montrose II et Bugler dans le Critérium de Maisons.

La mère de Radial, Chrysothémis, a eu comme produits en 1906, Circé avec Ajax, en 1907, un mâle mort avec Flying Fox, en 1908, Evelyne avec Ajax, et enfin en 1909, Radial avec Ajax. Le croisement de Chrysothémis avec Ajax ou Flying Fox comporte un inbreeding très rapproché sur Galopin : or, l'expérience aussi bien que certaines théories tendent à démontrer que la répétition successive de semblables croisements a rarement donné de bons résultats. Nous souhaiterons, sans conviction, que Radial nous apporte l'exception qui confirme la règle.

Au cours d'une carrière bien remplie, Dundee II s'est montré en progrès constants ; à part une place de quatrième à Longchamp en octobre, sa forme a toujours été ascendante. Il a terminé l'année par une victoire impressionnante sur les 1.500 mètres du Prix Saxifrage devant Le Prioldy et Capricieux, Didius n'étant pas placé.

Ses origines semblent nous permettre d'avoir confiance en cette amélioration progressive. Il appartient à la famille 1 par sa mère Orangerie, qui remonte à la souche dont une autre branche a donné en ces dernières années Verdun, Vellica et Bolide II. Son père est le fameux Perth, dont la réputation comme producteur de gagnants est solidement établie. Le croisement ne comporte que des inbreedings éloignés qui sont très heureusement soutenus d'un côté ou de l'autre du pedigree. Ce sont l'inbreeding lointain sur Stockwell, renforcé par un autre plus rapproché sur le même chez Perth, et l'inbreeding atténué sur The Flying Dutchman appuyé de même chez Orangerie.

Ce qu'il faut noter aussi dans ce croisement, c'est l'union des meilleurs sangs anglais avec les sangs naturalisés français : Dollar, Plutus, Bruce, Vermouth, etc.

Bref nous avons sur le papier bien des éléments de succès : nous les verrons à l'œuvre avec intérêt.

Martial III s'est montré lui aussi en grand progrès à la fin de sa carrière de deux ans. Il a triomphé dans ses trois dernières sorties, en cheval courageux que la lutte et la distance n'effraient pas.

Il appartient, par sa mère Gilia, à la famille 31 qui réussit assez bien en France, puisque la plupart de ses produits ont gagné l'an dernier, sans donner toutefois l'impression d'une classe très élevée : rappelons-nous Petit Zouzou, Montagagne, Gay Duchess.

Son père Airlie possède une tout autre origine mais nous ignorons encore comment il se comportera en France ; car bien qu'il ait été importé en 1907 pour les haras nationaux, ses produits ont seulement débuté l'an dernier.

VERDUN

Le croisement est très plaisant : Galopin avec Le Sancy. Il comporte un inbreeding rapproché sur Lord Clifden et un autre plus éloigné sur Thormanby. Le seul danger réside donc dans l'origine maternelle.

Hooligan a terminé son année par deux victoires sur 1.100 et 1.000 mètres. Sa mère Haulette a déjà donné Hag to Hag avec Perth : si elle est rangée parmi les familles non classées, c'est parce qu'elle remonte à une poulinière dont les papiers d'origine ont été égarés au moment de son importation en Australie. Son père est Le Sagittaire, le fameux étalon du Haras du Raby.

L'Union Perth-Haulette comportait l'inbreeding sur Galopin ; l'essai nouveau, très judicieusement réalisé dans l'union avec Le Sagittaire, aboutit au croisement de Le Sancy avec Saint-Simon, croisement qui, d'après les exemples que nous avons déjà donnés, a de bonnes chances de réussite.

Zénith II, sur sa forme, est à peu de chose près l'égal de Radial. Sa naissance semble offrir toutes les garanties : elle représente l'alliance du Sagittaire, fils du Sancy et petit-fils de Doncaster, avec Dainty, fille de Galopin et petite-fille de Hampton. Il y a cependant un gros reproche à lui adresser, c'est que le Sagittaire et Dainty appartiennent tous deux à la famille 20 ; or l'inbreeding sur une souche aussi éloignée ne peut invoquer beaucoup d'exemples de succès.

Chut n'a disputé que le Prix Saint-Firmin qu'il a d'ailleurs gagné. Malheureusement, tous les concurrents de ce lot se sont mal comportés par la suite. Cela ne doit pas cependant nous permettre de rabaisser exagérément le mérite du vainqueur.

Sur son pedigree, il possède tous les éléments nécessaires pour faire un bon cheval. C'est un premier produit, il est vrai ; mais, sans remonter plus loin, Nuage n'en était-il pas un, lui aussi ?

Chut appartient à une bonne souche de cette famille 4 qui s'est si bien comportée l'an dernier. Sa mère Roquette, née en Angleterre, a couru victorieusement en France sous les couleurs de M. Edmond Blanc. Son père Ajax est le héros de nos grandes épreuves.

Le croisement comporte un inbreeding rapproché sur Galopin et un autre sur Saint Angela, la grand'mère d'Orme et la mère de Saint Simon. Il présente un outbreeding de Dollar avec Saint Simon et un autre de Barcaldine avec Galopin, ce dernier nous rappelant les pedigrees de Perth et de Macdonald II.

Une semblable ascendance autorise de grands espoirs : elle nous permet d'estimer qu'il se montrera digne des couleurs qu'il a la mission de représenter.

Galion d'Or a bien terminé sa carrière de deux ans ; après avoir remporté une victoire sur 1.400 mètres, il a, sur les 2.000 mètres du Criterium de Saint-Cloud, fini à une demi-longueur de Mongolie, qui lui rendait, il est vrai, huit livres. Le style de ces deux performances semblait indiquer un cheval courageux, dont la qualité s'affirme sur la distance.

Son pedigree présente cette caractéristique curieuse que son père et son grand'père maternel ont été tous deux importés d'Australie en Angleterre. Sa mère Aurina, qui se rattache à la famille 16, la famille des Agnes, a été achetée en 1908 en Angleterre, pleine de Merman. Introduite en France, elle a mis bas Galion d'Or.

Son père Merman avait fourni une bonne carrière de courses en Australie lorsqu'il fut acheté et amené en Angleterre au mois de février de sa cinquième année : maintenu à l'entraînement, il remporta à la fin de l'année le Cesarewitch, le fameux handicap de longue distance. Le père d'Aurina, Aurum II, était un fils de Trenton et fut, lui aussi, importé d'Australie.

Tous les éléments du pedigree de Galion d'Or concordent à dénoter sa résistance et son aptitude sur la distance, qualités déjà révélées par ses performances de l'an dernier.

RENÉ RIONDET.

La Saison de plat

Considérations sur le Grand Prix de Nice.

Le prix Finot qui a ajouté 20.000 francs à l'actif de l'heureux M. Lucas, n'ajoutera pas grand chose à la gloire de son excellent poulain Prince de Saint-Taurin. Sa victoire sans accident ne faisait pas doute, et il a battu Port au Prince comme il devait le faire, très confortablement.

La saison des courses plates va s'ouvrir, fort heureusement. Elle sera même ouverte quand paraîtront ces lignes : le prix de Saint Cloud sera couru, nous aurons revu Montrose II, très probablement, et nous serons à la veille du Grand Prix de Nice.

Un prix de 100.000 francs comme entrée de jeu le 15 mars ! C'est une nouveauté, une nouveauté qui date de l'an dernier, et qui est un peu singulière. Est-ce une bonne chose, au point de vue pratique, à ne considérer que l'intérêt des propriétaires et des éleveurs ? La question ne se pose pas, une pareille somme est toujours bonne à prendre, 100.000 francs le 15 mars valent mieux que rien en pleine saison. La société des courses de Nice donne son Grand Prix quand elle le peut, à la seule date pratique pour elle, elle en fixe les conditions avec toute l'habileté et la sagesse possible, elle donne une allocation magnifique. Il n'y a évidemment qu'à la remercier et à prendre. Mais les dilettantes ne sont pas entièrement satisfaits. Pour eux un prix de 100.000 francs représente quelque chose comme la finale d'un championnat, l'aboutissement d'une série de rencontres antérieures, une course réservée à l'élite.

Or, Nice ne peut nous offrir rien de pareil. Nous y verrons une belle course très certainement, de beaux chevaux sans aucun doute, mais de beaux chevaux restés à l'écurie depuis quatre mois ou plus, et dont par conséquent, nous ignorons absolument la forme.

Que tous soient à leur apogée, ce n'est pas probable, ou même fort invraisemblable. Ils en approcheront plus ou moins. La question de forme jouera un rôle capital et le résultat acquis, nous resterons incertains de sa valeur.

Pour les même raisons, il est difficile d'apprécier à l'avance les chances des divers candidats. Il faudrait supposer qu'ils sont tous actuellement dans le même état, arrivés au même degré de leur préparation, qu'ils ont progressé tous normalement pendant l'hiver et exactement de la même façon. Ces hypothèses admises, on pourrait se risquer à prédire la victoire de Tripolette, non sans faire remarquer encore que l'échelle des poids et le changement de monte constituent des aléas non négligeables. La pouliche de M. Boisgelin a fourni l'an dernier vingt-six courses et en a gagné sept. Sur ces sept victoires, six ont été remportées, avec l'auxiliaire de J. Reiff, et l'excellent jockey qui ne l'a montée que six fois, n'a donc jamais échoué avec elle. Six courses gagnées sur six courues d'une traite, voilà le fait de J. Reiff.

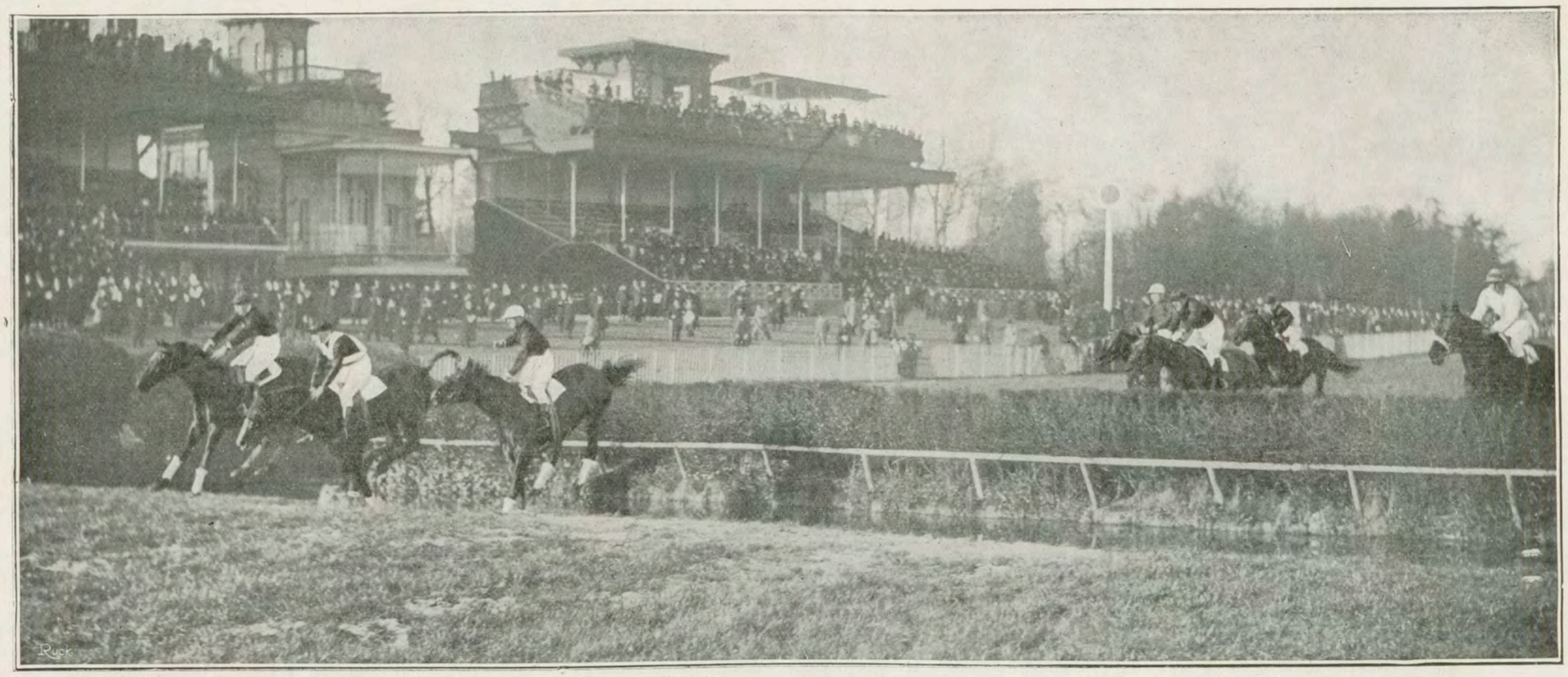
Dix-neuf échecs sur vingt tentatives, voilà ceux de ses confrères. Il y a là évidemment de quoi réfléchir et la conclusion qui semble s'imposer, c'est que la pouliche vaut quelques livres de mieux avec J. Reiff qu'avec aucun autre et sans méconnaître la maîtrise de N. Turner, qui va la monter dimanche, on peut douter qu'il en tire le même parti. J. Reiff montera Templier, un concurrent très sérieux, s'il retrouve la forme qu'il a montrée l'an dernier à pareille époque.

A côté de Templier III, il y aura aussi Kildare II, qui a gagné cette course il y a deux ans, puis les deux représentants de M. Michel Ephrussi, Bibre et Balagan puis Hessian, qui portait les couleurs toujours redoutables de l'écurie Vanderbilt. Il y aura enfin les trois ans Shannon et Gusel. Analyser par le menu, la chance de ces divers concurrents n'est pas une tâche commode ni très utile.

De très mauvais bruits ont circulé la semaine dernière sur Badajoz. L'engagement fait tout récemment pour lui dans le prix des Sablons semblerait les contredire. Mais j'ai tout lieu cependant de les croire fondés. L'accident, qu'on ne nie pas, mais qu'on dit insignifiant serait assez grave, si je suis bien renseigné, pour empêcher le fils de Soir de paraître en public d'ici longtemps. As d'Atout d'autre part ne donne pas satisfaction à son entraîneur, si l'on en croit les on dit. Ossian au haras, Badajoz et As d'Atout hors de combat, provisoirement tout au moins, voici les rangs des vétérans bien éclaircis. Combourg, dans ces conditions pourra jouer les premiers rôles, car lui, va à merveille. Nous le reverrons dans le prix Boïard, et peut être aussi reverrons nous, non pas dans le prix Boïard, mais dans des courses, courses plates de distance moyenne, Rioumajou. La tentative sera fort intéressante.

STUART.

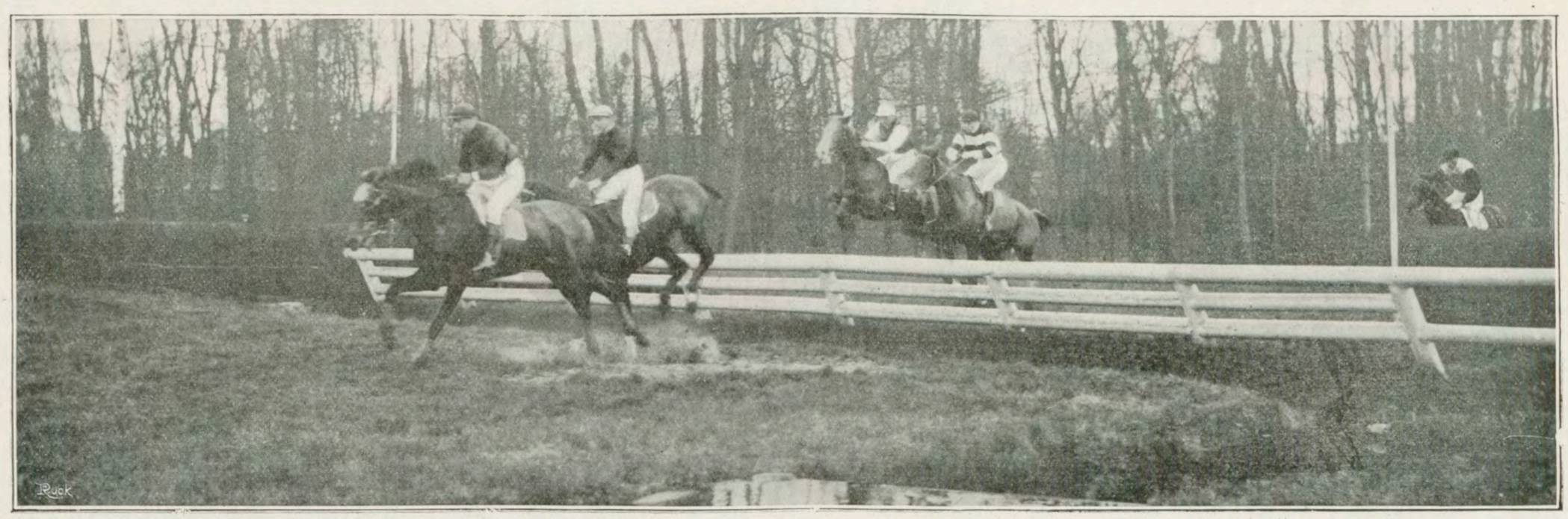
LES COURSES D'AUTEUIL



Otlinde Héron Chloral Diabolo II Tricoche Le Miracle Dame des Près

LE SAUT DE LA RIVIÈRE DANS LE PRIX MONDEVILLE (Steeple, 4.000 m., 10.000 fr.) — 7 mars.

Au huit, Ortlinde, Héron, Le Miracle et Diabolo II menaient devant Dame des Prés et Tricoche. Ortlinde et Le Miracle abordaient ensemble le bull-finch, précédant de peu Héron, Diabolo II, Satinette et Tricoche. Le Miracle l'emportait d'une longueur et demie sur Ortlinde qui précédait Tricoche du même intervalle.



Prince de Saint-Taurin Port au Prince Ermitage Barbe Condom

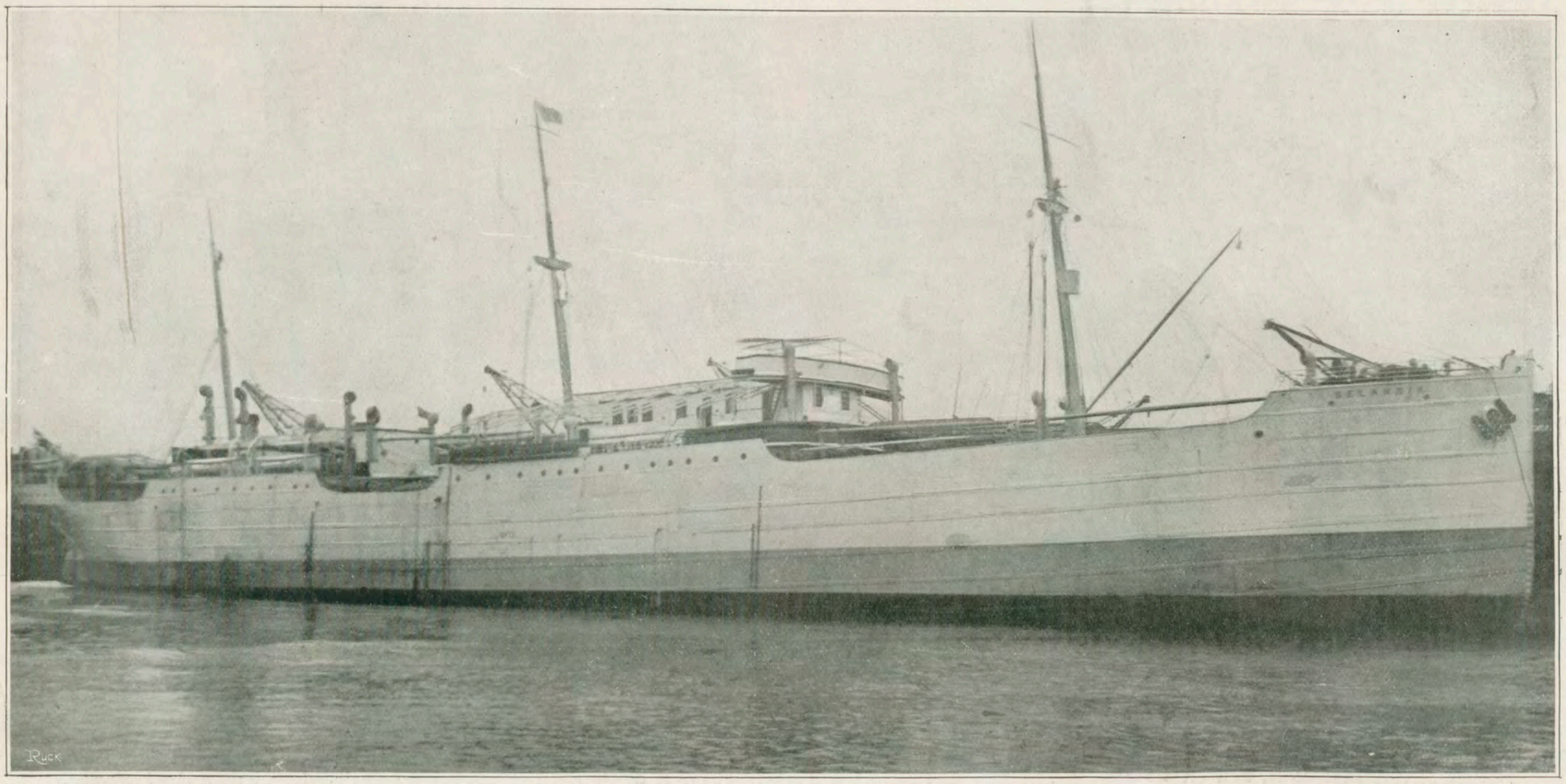
LE SAUT DU BROOK DANS LE PRIX FINOT (Steeple, 3.500 m., 20.000 fr.) — 10 mars.

Prince de Saint-Taurin a pris d'abord la tête. Bientôt, Lancelot II le dépassait, mais dérobait. Prince de Saint-Taurin recommençait à mener avec Port au Prince jusqu'au dernier obstacle. A partir de ce moment, Prince de Saint-Taurin fournissait son effort et l'emportait facilement d'une longueur et demie.

LA RIVIÈRE DU HUIT DANS LE PRIX DE TANANARIVE (Steeple militaire, 4.000 m.) — 10 mars.

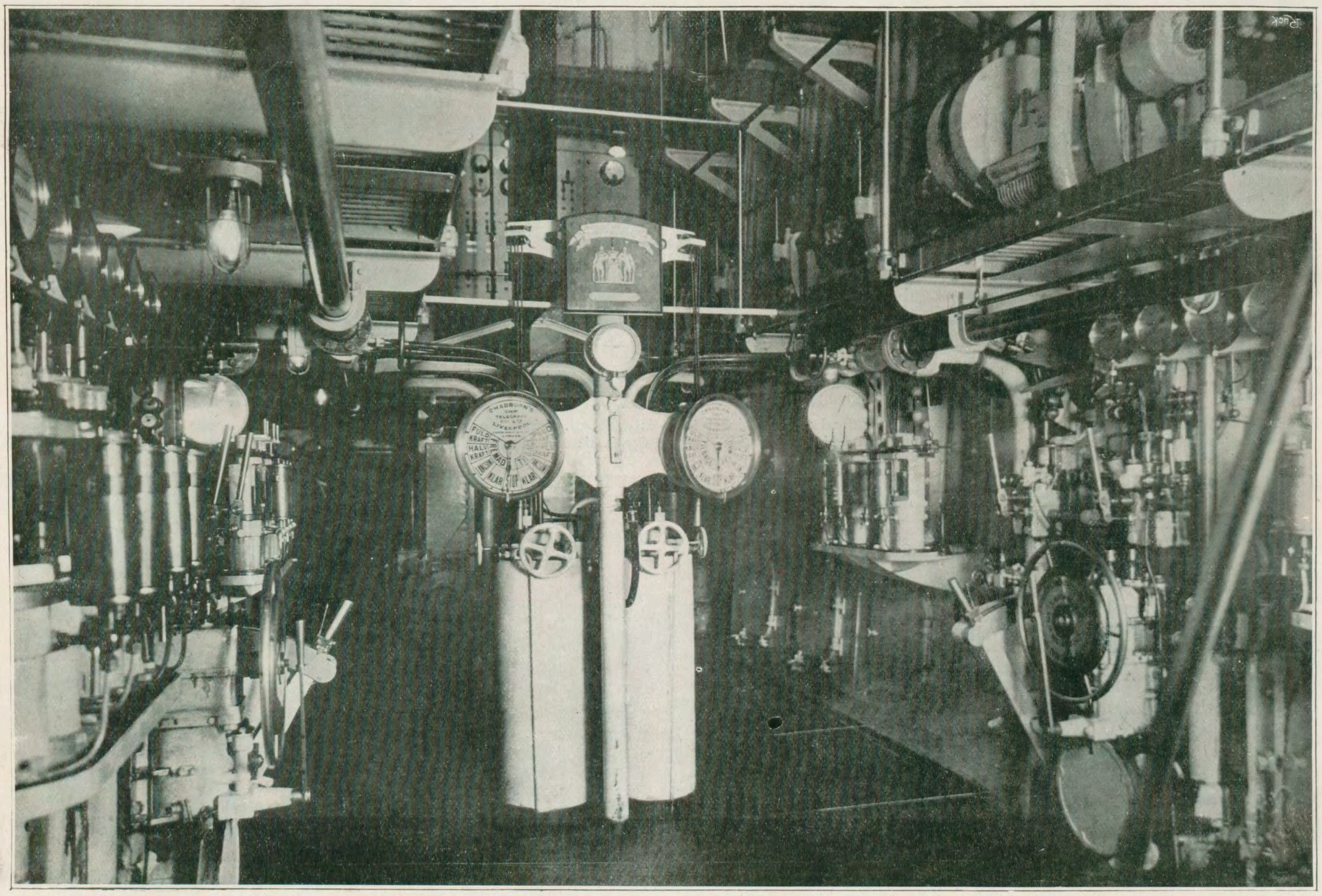
Au huit, Lucien tentait de s'échapper, mais il était rejoint dans la ligne droite par Wise William qui gagnait sans lutte devant Hermès et Sarabande II qui se classaient dans cet ordre devant Lucien.

LE PREMIER CARGO-BOAT A PETROLE



LE *SELANDIA* DANS LE PORT DE LONDRES

On vient de construire à Copenhague un cargo-boat de 10.000 tonneaux : le *Selandia*, qui est actionné par des moteurs à explosion. Pour son « maiden-trip », il s'est rendu de Copenhague à Londres, à une vitesse moyenne de 11 nœuds. Il doit bientôt effectuer un voyage au Siam.



LA CHAMBRE DES MOTEURS

Le *Selandia* possède deux moteurs Diezel 8 cylindres, de 1250 chevaux chacun, il consomme cinq tonnes et demie de pétrole lourd par jour, il peut emmagasiner dans son double fond 900 tonnes de combustible, soit une provision suffisante pour marcher pendant 75 jours.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, **ancien champion du monde de boxe** (1)

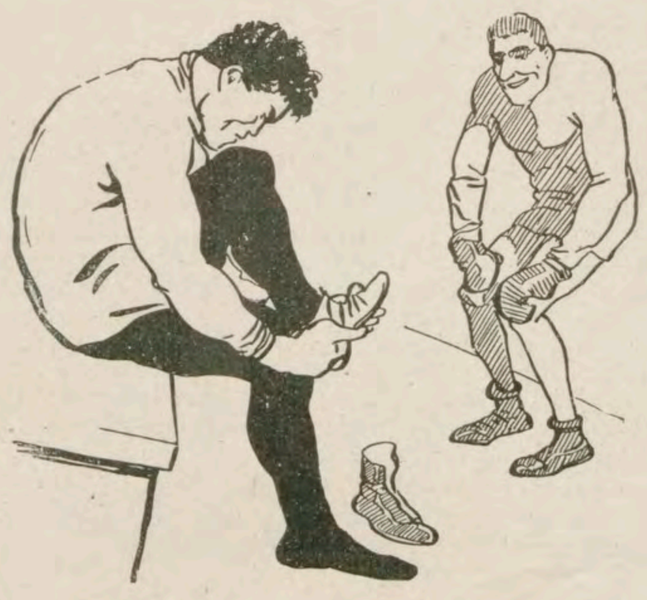
DESSINS DE ROBERT EDGREN

— Comment est-il aujourd'hui ? dit-il avec une grimace.

Je remuais ma mâchoire de droite à gauche, entre le pouce et les doigts, et je l'entendis craquer.

— Oh ! il frappe très bien, répondis-je.

Il frappait certainement bien. Après mes quatre rounds, j'avais la mâchoire en piteux état et une coupure au-dessus de l'œil. Mais j'étais tout à fait



CORBETT INSISTA POUR QUE JE PRENNE UNE DE SES PAIRES DE SOULIERS.

content. Si c'était là du combat, et du combat comme un champion en fait sur le ring, j'espérais mieux encore.

J'attendais avec impatience l'occasion de faire aussi de la boxe de combat sur le ring, car je sentais qu'un de mes coups, s'il arrivait, aurait plus d'effet qu'une douzaine de ceux de Corbett, même s'il devait après me mettre la mâchoire en marmelade. Je dois reconnaître que j'étais encore loin de la science de Corbett et qu'il m'avait surpris en me sortant quelque nouveau coup que je n'avais pas vu auparavant. J'avais beaucoup de respect pour lui en considérant sa taille et sa force. Mais ces quatre rounds de combat n'avaient pas diminué l'ambition que je nourrissais en moi-même depuis le jour de mon arrivée au camp : celle de devenir moi-même champion du monde.

CHAPITRE XVII

A LA VEILLE DU GRAND COMBAT

Si je m'étends autant sur cette période de Carson, c'est qu'elle joue, dans ma vie, le rôle le plus important, jusqu'au jour où je battis Bob Fitzsimmons et où je devins champion du monde. Cette époque de Carson fut le véritable tournant de ma carrière, car c'est là que j'acquis la science et que je pris de l'ambition. Tout le reste n'est que de peu d'importance et pour faire passer le temps. Tout ce que j'ai raconté là, joue un rôle dans l'histoire de ma conquête du titre tant rêvé. Je pense, naturellement, qu'il était dans ma destinée de remporter ce titre, mais si j'avais laissé passer l'occasion de venir à Carson, je n'aurais pas rencontré Delaney, et Brady, et White, et Corbett et Fitzsimmons, et je n'aurais pas eu la chance de me battre pour le titre avant plusieurs années.

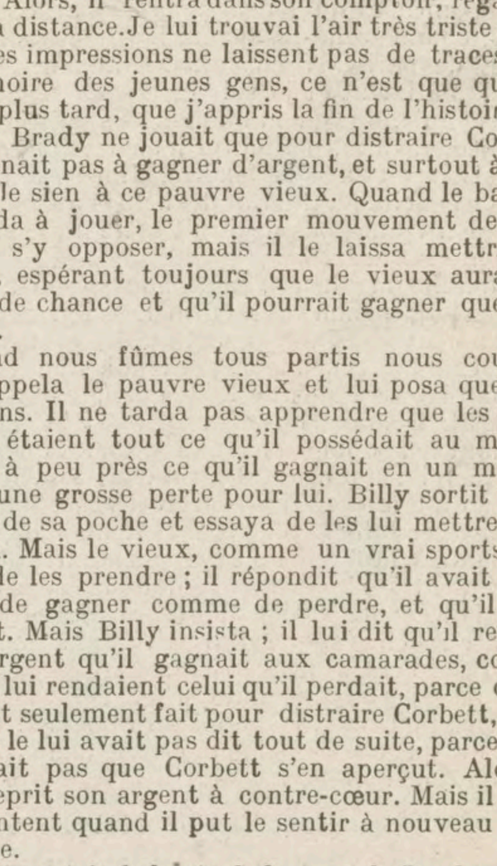
J'arrive maintenant à ce qui se passa avant le grand combat. Corbett, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, était un homme tout en nerfs. A mesure que le 17 mars approchait, il devenait de plus en plus irritable. Ce n'est pas qu'il eût peur de Fitzsimmons, en aucune façon, mais il pensait à tout ce qu'il avait à perdre, si le combat tournait mal pour lui et il essayait, dans ces derniers jours, de reprendre ce qu'il avait perdu dans des années de vie facile, depuis sa victoire sur Sullivan, et il n'était peut-être pas, entièrement satisfait de lui-même.

Aussi, la consigne était, pour tout le monde, de montrer un visage joyeux, quand Corbett était dans le voisinage et de le distraire le plus possible pour l'empêcher de penser au combat. Un jour, je m'aperçus que mes souliers de boxe étaient complètement finis. Mon nouveau jeu de jambes en vitesse avait déjà eu le résultat de produire un grand trou sous chaque semelle. Corbett s'en aperçut, quand j'arrivai pour boxer et insista pour que je prenne une paire des siens. Nous étions de la même taille et nous avions le même pied. Mais, comme mes souliers avaient à porter un peu plus lourd qu'une plume, ils étaient, naturellement, plus élargis que ceux du champion. Aussi, un des gamins dut prendre un couteau et pratiquer des fentes sur les côtés de chaque soulier, pour que je puisse y faire entrer mon pied. Cela amusa beaucoup Jim, qui riait encore de voir mes doigts de pieds passer à travers ses chaussures quand je me présentai pour travailler avec lui.

Dans les derniers soirs, nous avions l'habitude de jouer aux cartes. Billy Brady, le manager des tournées théâtrales de Corbett, installa une banque de pharaon, dans la salle du bar, une table privée, pour tous les camarades, Billy tenait la banque lui-même. Nous y passions tous une heure ou deux. Corbett s'asseyait à côté de Billy Brady et, quand il n'avait pas d'argent dans sa poche, il prenait une poignée de pièces dans la poche de Bill et jouait avec. Bill faisait semblant de ne pas s'en apercevoir, parce que, Corbett, s'il gagnait, mettait son gain dans son porte-monnaie, à neuf heures et, s'il perdait, il disait : « C'est très bien. Billy, j'ai joué pour vous. Comme cela, vous ne pouviez pas perdre ni gagner ! » Brady était enchanté, car Corbett rentrait se coucher, dans sa petite villa, en se tordant de rire et, après tout, c'est tout ce que Brady désirait.

Un de ces soirs, arriva une histoire qui eut, plus tard, une influence sur moi, quand je me décidai à prendre Brady comme manager.

Il y avait, à Springs, ancien mineur, un grand vieux, avec une barbe grise. Il avait fait plusieurs fois fortune, mais c'était un joueur, et il ne pouvait pas garder d'argent. Son jeu favori était le pharaon. On racontait qu'une fois, il avait trouvé un filon qui lui rapporta deux cent mille dollars, qu'il les avait perdus en moins de quatre jours, au pharaon, à Virginia, et qu'il était retourné prospecter, complètement à sec : « Je suis fou du pharaon, disait-il, je ne puis quitter la table, tant que j'ai un dollar. Tout ce que je peux faire maintenant, c'est de rester ici à l'hôtel, où je ne risque pas de voir s'ouvrir une table de jeu. Puis, quand j'aurai gagné un peu d'argent, je m'en irai à la recherche d'une autre mine, avant de devenir trop vieux. » Pour l'instant, il remplissait à l'hôtel, l'office de garçon de bar. Un soir, Billy Brady tenait la banque, comme à son habitude. Je vis le vieux mineur sortir de son bar et s'approcher de nous, jetant, sur la table de jeu, des yeux flamboyants. Il tourna tout autour, pendant quelques instants, et tout d'un coup disparut dans l'escalier. Je pensais qu'il avait été fermer la porte et se mettre au lit, mais quelques minutes après, il revint, il tendit à Billy une pièce d'or de 20 dollars et lui demanda de la monnaie. Billy hésita un moment et la lui donna. Le vieux garçon de bar commença à



JOHN L. SULLIVAN MONTA SUR LE RING ET CHALLENGEA LE VAINQUEUR.

jouer, mettant son argent tantôt sur une carte, tantôt sur une autre, avec une animation enfiévrée. En quelques minutes, il ne lui restait plus un demi-dollar. Alors, il rentra dans son comptoir, regardant le jeu à distance. Je lui trouvai l'air très triste ; mais de telles impressions ne laissent pas de traces dans la mémoire des jeunes gens, ce n'est que quelque temps plus tard, que j'appris la fin de l'histoire.

Billy Brady ne jouait que pour distraire Corbett. Il ne tenait pas à gagner d'argent, et surtout à faire perdre le sien à ce pauvre vieux. Quand le barman demanda à jouer, le premier mouvement de Billy fut de s'y opposer, mais il le laissa mettre son argent, espérant toujours que le vieux aurait un retour de chance et qu'il pourrait gagner quelques dollars.

Quand nous fûmes tous partis nous coucher, Billy appela le pauvre vieux et lui posa quelques questions. Il ne tarda pas apprendre que les vingt dollars étaient tout ce qu'il possédait au monde. C'était à peu près ce qu'il gagnait en un mois et c'était une grosse perte pour lui. Billy sortit vingt dollars de sa poche et essaya de les lui mettre dans la main. Mais le vieux, comme un vrai sportsman, refusa de les prendre ; il répondit qu'il avait eu la chance de gagner comme de perdre, et qu'il était satisfait. Mais Billy insista ; il lui dit qu'il rendait tout l'argent qu'il gagnait aux camarades, comme ceux-ci lui rendaient celui qu'il perdait, parce que le jeu était seulement fait pour distraire Corbett, mais qu'il ne le lui avait pas dit tout de suite, parce qu'il ne fallait pas que Corbett s'en aperçut. Alors le vieux reprit son argent à contre-cœur. Mais il était bien content quand il put le sentir à nouveau dans sa poche.

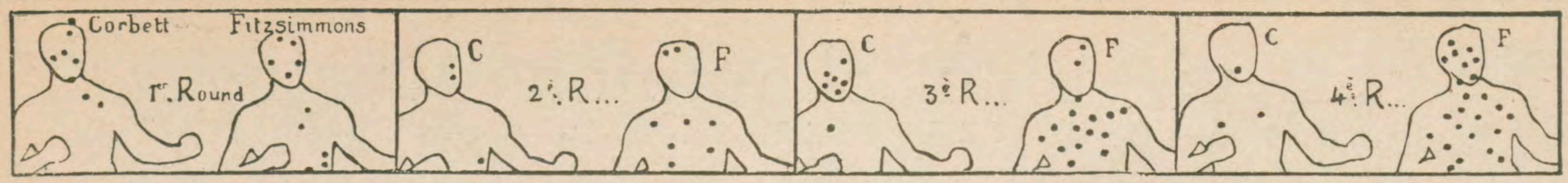
C'était un très bel acte de la part de Brady, d'autant qu'il n'en parla à personne. Je l'appris de la bouche du vieux, et cela me donna une haute idée de l'honnêteté du manager de Corbett.

Pour en revenir à notre histoire, un des derniers jours qui précédèrent le grand match, Corbett et moi nous étions sur la route, quand nous rencontrâmes une seconde fois Fitzsimmons. Cette fois, c'était Fitz qui faisait une invasion sur notre territoire. Il faisait un tour en voiture en dehors de Carson et il suivait une petite route qui descend des collines. Sa femme était avec lui. Nous quittions juste la grande route et nous entrions sur notre

BELLY DELANEY SE PROMENA TOUTE LA NUIT AUTOUR DE LA MAISON.

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

Combien peut-on former de mots différents avec les huit lettres qui composent le nom de Jeffries ? Enumérer ces mots constitue la réponse à la neuvième des questions de notre Concours de Jeffries. Voir également, à la page suivante, les conditions et les prix du Concours.



piste ordinaire, un peu derrière lui, de sorte que nous n'étions pas forcés de lui parler.

Corbett força le train, sans tourner la tête et Fitzsimmons, après avoir arrêté sa voiture pour regarder passer l'homme avec lequel il allait se rencontrer, fouetta son cheval et repartit à ses affaires. Corbett était dans un état d'esprit très gai quand nous terminâmes cette course. Sa respiration était splendide, et il paraissait fin prêt pour le grand combat de sa vie. Rien, chez lui, n'était en mauvais état, à part les nerfs. Pour moi, au contraire, je n'ai jamais eu de nerfs, et il me semblait extraordinaire qu'un homme en aussi bonne forme put être aussi irritable. Mais on me dit que Corbett était toujours comme cela à l'entraînement. Au cours des assauts, nous avions tous, plus ou moins, la figure fendue. Le champion semblait prendre plaisir à faire couler le sang d'un coup de poing, spécialement pour ce pauvre Billy Woods, dont la figure était un vrai massacre. Woods saignait facilement et Corbett lui plaçait toujours des coups juste dans l'ouverture de son masque pneumatique.

Enfin, nous arrivâmes à la veille du combat. Il n'y eut pas de pharaon ce soir-là, et Corbett se retira dans sa chambre juste après le dîner, disant qu'il allait faire un long somme. Or, la nuit, je sortis pour respirer un peu l'air frais. Instinctivement je me dirigeai vers le cottage de Corbett et j'en fis le tour, regardant les fenêtres obscures et me demandant si le champion était en train de dormir, ou s'il s'agitait nerveusement, attendant le jour avec impatience.

Sur le gazon, derrière la maison, j'aperçus la silhouette d'un homme qui marchait avec précaution dans l'obscurité. Je m'approchai rapidement. C'était Billy Delaney, le vieil et dévoué entraîneur de Corbett. Billy m'expliqua à l'oreille qu'il avait l'intention de veiller toute la nuit.

— Pourquoi ? demandai-je.

— Vous savez, répondit-il, combien Jim est nerveux. Il a besoin de dormir tranquillement cette nuit, ou il sera mal disposé. Vous ne vous doutez pas des menées qu'il peut y avoir avant un grand match comme celui-là, quand il y a des milliers de dollars de paris sur chacun des hommes. J'ai été dans le bâtiment et je sais ce que c'est. Supposez, par exemple, que quelqu'un puisse se glisser derrière la maison de Jim, par ici, et jeter une pierre contre les cloisons ou dans la fenêtre. Jim s'éveillerait et serait si excité qu'il serait des heures à se rendormir. Mais il n'y aura pas de bruit cette nuit, parce que je monte la garde.

Pendant une heure, nous nous promenâmes de long en large comme des entinelles. Il n'y eut même pas un coup de sifflet pour troubler le silence de la nuit. Une fois seulement, j'entendis dans la montagne la plainte lamentable de quelque coyotte et ce fut tout. Delaney lui-même gardait le silence, répondant par « oui » et « non », à mes questions et quelquefois me racontant à voix basse quelques souvenirs du temps où il préparait Corbett pour sa rencontre avec John L. Sullivan. Je tombais de sommeil, si bien qu'à la fin je lui dis Bonne nuit, et je rentrai doucement à l'hôtel plongé dans l'obscurité et me glissai avec précaution à l'intérieur, pour ne pas éveiller les chiens, que Billy avait enfermés pour la nuit dans l'entrée de derrière.

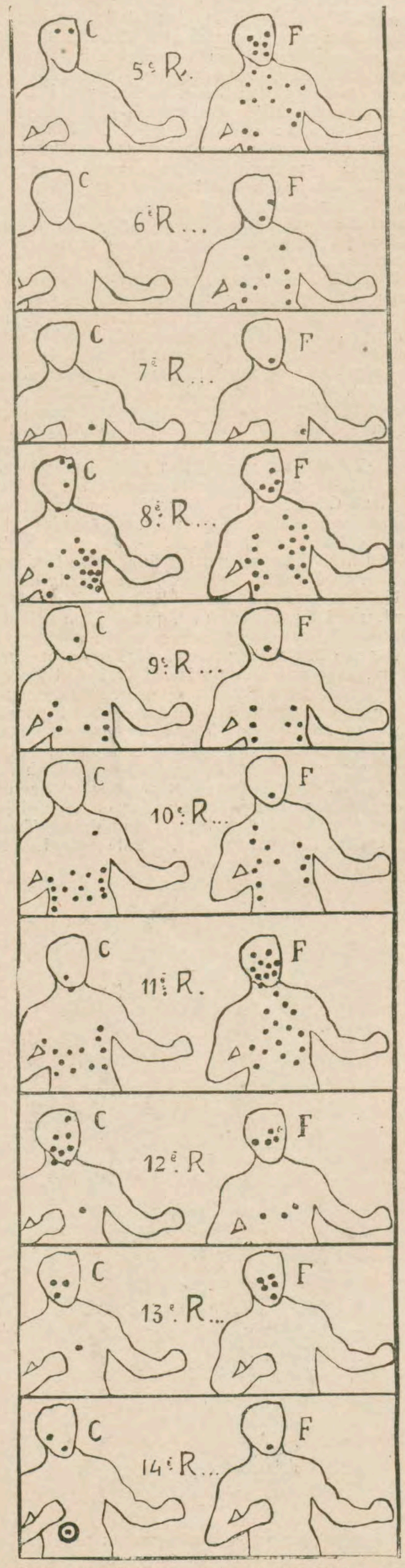
Je ne sais pas comment Corbett dormit cette nuit-là, mais, pour moi, je me laissai tomber si vite dans mon lit, que c'est à peine si j'eus le temps de mettre ma tête sur l'oreiller.

CHAPITRE XVIII

LE COMBAT ET CE QUI S'EN SUIVIT.

Nous étions tous levés de bonne heure, ce fameux matin du 17 mars. Corbett paraissait en excellent état. Le camp tout entier était en émoi. Des bandes de journalistes couraient partout, posant toutes sortes de questions. Je fis un bon déjeuner et, une heure après, nous sortîmes avec Jim pour faire un tour sur la route. Le combat était pour midi. Les cinématographes étaient prêts. La foule commençait à s'amasser. Les sportsmen du monde entier étaient réunis là, dans cette enceinte en sapin que Dan Stuart avait construite exprès pour le match. Parmi les spectateurs, on remarquait John L. Sullivan, Tom Sharkey, Jack Mac Auliffe et tous les autres boxeurs fameux de l'époque.

Nous arrivâmes tous ensemble, riant et plaisantant, maintenant que le moment de l'action était venu. Corbett avait un sourire sur le visage et un éclair dans les yeux, comme il n'en avait pas eu depuis longtemps. Toute son inquiétude semblait disparue, il était tout à fait bien et prêt pour le combat.



LE MATCH FITZSIMMONS-CORBETT, ROUND PAR ROUND

Nous représentons ici schématiquement les coups portés pendant les quatorze rounds du match Bob Fitzsimmons-James J. Corbett, match dans lequel Fitzsimmons mit Corbett knock-out au quatorzième round, par un shift-punch au plexus-solar.

Le temps était superbe et l'air d'une transparence incomparable. Les pics couverts de neige qui s'élevaient à vingt milles de là, avaient l'air d'être à une portée de fusil de nous. Il faisait frais, mais pas trop froid. La neige tombée la veille dans l'enceinte avait été soigneusement balayée. La foule était là bien avant midi, mais non pas aussi énorme qu'on pouvait l'espérer, car les gens qui se mêlent de prophétiser le temps, avaient annoncé une tourmente de neige et ceux qui habitent assez loin avaient peur que le combat fut reculé. Autour du ring, étaient assis vingt des meilleurs tireurs de Nevada. Ils avaient été placés là par le sheriff, parce que le bruit avait couru à San Francisco que le referee, George Siler, ne sortirait pas vivant du ring, s'il donnait la décision contre Corbett. Au premier mouvement hostile, les vingt hommes devaient mettre leur fusil en joue. Inutile de dire qu'il n'y eut pas le moindre mouvement.

Je passe sur les préliminaires, quoique chaque mot prononcé soit encore imprimé dans mon esprit, surtout lorsque le gros John L. Sullivan, passant entre les cordes le tonneau qui lui sert de ventre, vint lancer un défi au vainqueur. Il termina en disant : « Je pense que je suis encore bon pour un combat. Je suis votre dévoué, toujours à la hauteur, John L. Sullivan. » Bob Fitzsimmons, dont la face rouge rutilait au-dessus du col de son peignoir bleu, se promenait de long en large en se prélassant, tantôt en essayant les cordes, tantôt frottant ses semelles sur la toile à résine, et regardant toujours Corbett de ses yeux bleu clair que le soleil faisait loucher. Notre champion ne faisait pas attention à Fitz, mais il riait et plaisantait dans son coin, avec ses amis, pendant que Delaney, White et moi, nous le préparions pour le combat.

Enfin le moment arriva. Le soleil était au plus haut de sa course, quand le son aigu de la cloche retentit dans l'air glacé. Les autres seconds et moi, sautâmes hors du ring et nous accroupîmes derrière le coin de Corbett ouvrant des yeux anxieux pour voir le premier coup. Il ne fut pas long à venir.

(A Suivre). J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries

COMBIEN DE MOTS ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 1.700 francs de prix leur sont offerts.

Nous faisons appel aujourd'hui à l'imagination de nos lecteurs pour résoudre la neuvième question sportive du concours de Jeffries.

Il s'agit de former avec les huit lettres du nom de Jeffries le plus grand nombre de mots possible ; il est bien entendu que pour composer ces mots, on peut employer le nombre de lettres que l'on veut.

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just en or, avec sa chaîne, valeur 500 francs.*

2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*

3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*

4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*

5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*

6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page VI des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.

CALCHAS.

Voir les numéros depuis le 696

15e Année — N° 705

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

23 Mars 1912

VIE AU GRAND AIR

L'ELECTION DE VEDRINES

L'aviateur Védrines se présentait dimanche au siège de député de Limoux. Il n'a échoué que de 695 voix, recueillant 6.997 suffrages contre 7.692.

Voir page 200 et la double page.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER C° of New-York

Téléphone : 540-72 — 5, Rue Denis-Poisson, PARIS — Téléphone : 540-72

La Montre-Bracelet "Femina"

LE PORTE-BONHEUR IDEAL

Description du Bijou

La Montre-Bracelet " Femina ", le porte-bonheur idéal, est le plus beau

CADEAU DE PAQUES

que l'on puisse offrir à une femme, à une jeune fille. Ce bijou, créé spécialement pour nos lectrices par J. Auricoste, le grand horloger de la Marine de l'État et de l'Observatoire, est

ENTIÈREMENT EN OR

La MONTRE, du format 10 lignes, porte la célèbre marque " JUST ". Le mouvement, avec son cadran or, à échappement à cylindre d'une admirable précision est garanti 5 ans.

Le BRACELET extensible, en or, est composé de 8 maillons rigides articulés. Les Montres-Bracelets sont livrées dans de luxueux écrins chiffrés aux initiales de nos lectrices.

Nous croyons être agréables à nos lectrices en créant spécialement pour elles la " Montre-Bracelet Femina ", porte-bonheur idéal, qui leur permettra d'acquérir facilement le bijou à la mode auquel s'attachera, en outre, le charme d'un porte-bonheur personnel auquel chacune pourra donner la forme préférée.

Reproduction grandeur naturelle de la Montre-Bracelet " Femina ", porte-bonheur idéal. Le Bracelet étant extensible peut s'adapter à tous les bras, quelle que soit leur grosseur.

PRIX :

N° 1. Modèle tout or, montre 10 lignes, cadran or, bracelet or extensible, 8 maillons. **195** francs.

N° 2. Modèle grand luxe, montre or, 10 lignes, cadran or, lunette émail, couleur à choisir, bracelet or et platine. **295** francs.

N° 3. Modèle de Sport ou de Voyage, montre argent, lunette or, cadran émail, bracelet cuir ou peau . . . . **95** francs

Description du Bijou

A la Montre-Bracelet " Femina " il sera loisible à nos lectrices d'adjoindre le

PORTE-BONHEUR IDÉAL

Pour cela, il leur suffira de choisir parmi les signes que nous avons réunis (voir le numéro de *Femina* du 1er mars), ou bien de nous communiquer celui qui leur paraît le plus favorable à leur destinée. Grâce à un procédé absolument nouveau il sera fidèlement reproduit en émail imitant le

FILET ANCIEN

sur le dos du boîtier de la montre. Chacune d'elles pourra donc ainsi réaliser et porter constamment au bras son

FÉTICHE FAVORI

Le décor sera exécuté en une couleur à choisir : rouge, bleu, rose, blanc, gris, vert ou jaune

LE PLUS BEAU CADEAU DE PAQUES QU'ON PUISSE RÊVER

CONDITIONS DE PAIEMENT

Modèle n° 1 (195), **45** fr. en souscrivant et 10 paiements mensuels de 15 fr.

Modèle n° 2 (295), **45** fr. en souscrivant, et 10 paiements mensuels de 25 fr.

Modèle n° 3 (95), **25** fr. en souscrivant, et 7 paiements mensuels de 10 fr.

Franco de port et d'emballage.
Au comptant 10 0/0 d'escompte.

Un An de Crédit

Conditions valables pour la France, l'Algérie, la Suisse et la Belgique seulement.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION à adresser à " Femina ", 90, Champs-Élysées (PARIS).

Je souscris au modèle N°.....(1) de la " Montre-Bracelet Femina " pour laquelle j'adresse fr. .....(3) comptant ci-joint et je m'engage à payer le surplus à raison de fr. .....(3) par mois jusqu'à complète libération. Je désire en outre faire graver sur le boîtier le Porte-Bonheur Idéal (2) ..... que je paierai à la suite du prix de la montre et à raison de 15 francs par mois (2).

Fait à ..... *le* *1912*

SIGNATURE :

Nom et Prénoms .....

Profession du père ou du mari .....

Adresse .....

.....

Indiquer le Porte-Bonheur choisi ou joindre les indications nécessaires pour reproduire celui qui sera envoyé.

(1) Indiquer le numéro.
(2) Effacer ce qui ne sera pas choisi ou indiquer si l'on ne veut pas le Porte-Bonheur.
(3) Indiquer les sommes.

Les encaissements sont faits par la poste le 5 de chaque mois et sans frais pour le souscripteur.

SUPPLÉMENT pour GRAVURE du PORTE-BONHEUR IDÉAL, en émail, sur le boîtier de la montre : **30** francs payables 15 fr. par mois à la suite des versements indiqués aux conditions de paiement.

La Montre-Bracelet " Femina ", spécialement réservée à nos abonnées et lectrices, ne sera pas mise dans le commerce.

Les souscriptions pour l'étranger ne sont acceptées qu'au comptant; 10 0/0 d'escompte.

LIQUEUR BÉNÉDICTINE

La Vie au Grand Air

N° 705 — 23 Mars 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie March 23 th 1912.

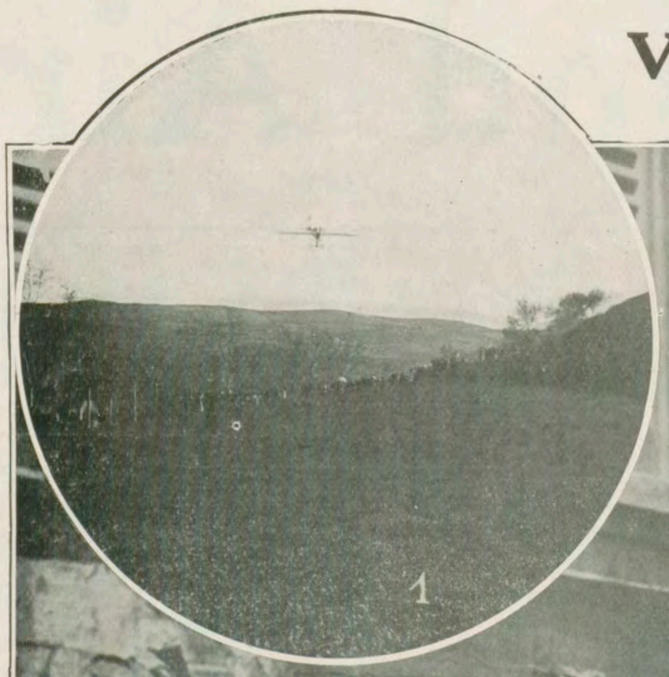
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS CYCLO-PEDESTRE

Dimanche dernier, s'est disputé au Mont-Valérien pour la deuxième fois le Championnat de France de cross cyclo-pédestre. Le parcours de 25 kilomètres était très pittoresque. Notre cliché représente Bettini, qui se classa 5e en 48 m. 44 s. 2/5. En médaillon, Christophe, vainqueur en 44 m. 36 s. 1/5

VÉDRINES CANDIDAT

(Clichés de notre envoyé spécial)



VÉDRINES FAIT APPOSER SES AFFICHES

es exploits héroïques, la parole vibrante de Védrines ont suffi à lui attirer toutes les sympathies à Limoux. — 1. Il vient en aéroplane faire un discours à Quillan. 2. L'arrivée en automobile. — 3. Le tambour de ville annonce que Védrines va voler. — 4. Le service d'ordre pendant une séance électorale.

SOMMAIRE

L'élection de Védrines ... Couverture
Le championnat de France de cross cyclo-pédestre ... 199
Védrines candidat ... 200
Le recrutement des officiers aviateurs, par le Commandant Spilleux ... 201
Les aéroplanes de guerre, par M. Marvingt ... 201
L'élection de Védrines, par Jacques Mortane ... 202
La Coupe Davis, par Géo Lefèvre ... 202
La hiérarchie des sports, par Victor Breyer ... 202
Les Coupes de France Peugeot ... 203
Le Carnet du sportsman ... 204
Le match Bordeaux-Racing-Club de France ... 205
La première campagne électorale en aéroplane ... 206-207
Le match Lyon-Toulouse ... 208
Le championnat de boxe amateurs ... 209
Le développement physique de l'enfant, par le Dr Heckel ... 209
La saison de courses sur route de 1912, par L. Petit-Breton ... 209
Le moteur qu'ils demandent, par Georges Prade ... 210
Le Bloc-Notes de la semaine ... 211
Les chevaux de trois ans, par René Riondet ... 212
La réouverture du plat, par Stuart ... 212
Le Grand Prix de Nice ... 213
Les courses de la semaine ... 214
La vie d'un Champion du Ring, par Jim Jeffries ... 215
Notre concours de Jeffries ... 216

AVIATION

Le recrutement des officiers aviateurs (1)

Pour que les officiers aviateurs se rendent utiles, ils faut qu'ils soient en communion constante avec les chefs.

[Nos lecteurs ont suivi la discussion courtoise, publiée dans nos colonnes, sur le recrutement des officiers de la cinquième arme. Après les opinions d'Alfred Leblanc, du lieutenant-aviateur Clerc, qui se faisait applaudir l'autre dimanche à la revue de Vincennes, dans des vols impressionnants, et d'un de nos meilleurs pilotes militaires, nous publions aujourd'hui, sur la même question, une étude très remarquable du commandant Spilleux, extraite d'un article très documenté et très complet, qu'il vient de publier dans le *Correspondant*. Le capitaine Félix, chef du centre militaire d'Etampes, nous a envoyé également son opinion sur le recrutement des officiers aviateurs. Le lieutenant Clerc a répondu à notre dernier article. Nous publierons dans nos prochains numéros ces avis éclairés et nous espérons que cette question qui semble passionner les pilotes militaires sera résolue, grâce à cette série, pour laquelle nous laissons nos colonnes ouvertes à tous les intéressés.]

On a dit et répété que les reconnaissances importantes ne devaient être confiées qu'à des officiers sachant bien ce qu'ils ont à voir, et jouissant de l'entière confiance de leurs chefs. Rien n'est plus exact, mais on en a tiré argument pour démontrer la nécessité d'un observateur pris dans l'entourage du général et indépendant du pilote. N'est-il pas plus logique de conclure que les aviateurs devront être bien choisis, parmi les officiers d'élite et qu'il faudra leur donner, par un contact permanent avec leurs chefs, en temps de paix, la possibilité de gagner cette confiance si désirable ?

L'importance capitale de ce contact permanent des aviateurs avec les chefs qui auront à les employer, ne saurait échapper à personne. Or, quelques officiers — et malheureusement il s'en trouve parmi les conseillers naturels du ministre — préconisent pour l'aviation militaire, une organisation analogue à celle du génie ; il est inutile d'insister sur les justes critiques auxquelles celle-ci donne lieu, et de montrer combien peu elle répond aux idées universellement admises, en ce qui concerne la constitution permanente et l'instruction des grandes unités, divisions ou corps d'armée, mais il est certain que, appliquée à l'aviation de campagne, elle aurait les plus funestes conséquences. En l'adoptant, on s'exposerait à mettre brusquement, au début d'une guerre, entre les mains de beaucoup de nos généraux, un instrument qu'ils connaîtraient mal ou pas du tout et dont ils seraient par conséquent incapables de se bien servir. On s'exposerait à de bien autres inconvénients.

L'aviation exige des hommes jeunes, vigoureux, instruits et possédant, en outre, des aptitudes sportives de premier ordre, il y faut, on ne saurait trop le répéter, des officiers d'élite. Mais elle ne peut, en aucune façon, remplir toute la carrière de ceux qui s'y adonnent, elle en occupera simplement une période, en général assez courte et, pendant cette période même, elle ne leur prendra pas tout leur temps. On ne vole pas, en effet, tous les jours, surtout en temps de paix, et il importe que, tout en exécutant des vols assez fréquents pour se maintenir en état d'entraînement, les officiers aviateurs soient, dans les intervalles, mis à même d'exercer les fonctions de leur grade, soit dans la troupe, soit dans les états-majors s'ils sont brevetés. La manière dont ils sauront s'acquitter de leur service spécial ne pourra qu'y gagner et le jour où ils renonceront à la pratique de la navigation aérienne, ils n'auront rien perdu de leur valeur et de leurs connaissances militaires. Réunis au contraire loin des troupes, dans un service centralisé où ils se consacreraient exclusivement à leur spécialité, ils risqueraient, au grand détriment de l'armée et à leur propre dommage, de se laisser absorber par des questions d'ordre purement sportif, de perdre leur esprit militaire, ou de s'enliser dans une oisiveté déprimante où ne tarderaient pas à sombrer leurs plus précieuses qualités.

Pour toutes les raisons que nous venons de donner, la nécessité d'une large décentralisation de l'aviation de campagne s'impose, à notre avis, d'une façon absolue. Seule, une organisation du temps de paix, exactement calquée sur celle du temps de guerre, permettra de la réaliser utilement et de manière à mettre à profit la supériorité que nous devons surtout à l'habileté et au tempérament audacieux de nos officiers.

Sans entrer dans des détails, inutiles ici, disons simplement que la constitution, dès le temps de paix, dans chaque corps d'armée de quatre groupes d'aviation affectés, l'un à l'état-major, les trois autres à chacun des régiments d'artillerie, serait la caractéristique de cette organisation (1) Un groupe serait donné en outre à chaque division de cavalerie. Faisant partie intégrante des unités auxquelles ils seraient attachés, y contribuant dans la mesure du possible au service normal, les officiers aviateurs seraient naturellement appelés à prendre part comme tels à toutes les manœuvres, exercices avec cadres, écoles à feu, qu'auraient à exécuter ces unités. Ils y trouveraient mainte occasion d'y perfectionner leur instruction professionnelle et militaire. Ces groupes, toujours tenus sur le pied de mobilisation, seraient prêts à partir avec leurs appareils du service courant (2), surveillés avec soin et entretenus en parfait état par ceux-là mêmes qui auraient à s'en servir.

Le recrutement du personnel de chacun de ces groupes serait confié aux commandants de corps d'armée. En ce qui concerne les hommes de troupe, ils trouveraient facilement des ressources dans l'étendue de la région placée sous leurs ordres ; quant aux officiers, ils en désigneraient chaque année un certain nombre, pour être détachés dans une école d'aviation. Ces écoles, placées sous la haute autorité de l'inspecteur permanent de l'aéronautique et établies sur les points du territoire offrant les conditions les plus favorables d'installation, après avoir fait l'instruction technique des officiers, leur délivreraient le brevet de pilote. Ceux-ci seraient, à leur sortie, classés dans un corps de leur arme, tenant garnison dans une ville où se trouverait un groupe d'aviation, et toute facilité leur serait donnée pour s'entretenir et se perfectionner, en exécutant des vols assez fréquents vers les groupes voisins. On aurait ainsi, dans chaque corps d'armée, une pépinière de pilotes, où l'on viendrait choisir les meilleurs sujets pour en faire les titulaires des différents groupes.

Il faudrait environ trois cents officiers pour l'ensemble de nos corps d'armée, et, comme la carrière active d'un aviateur ne dépasse guère trois ou quatre ans, le nombre des pilotes à former chaque année serait de cent environ.

Peut-on douter que, désignés par le choix de leurs chefs, participant à la vie journalière de leurs camarades, comptant comme eux dans les éléments de combat du corps d'armée, les officiers aviateurs ne seraient appelés à y faire une toute autre figure, à y jouer, en cas de guerre, un tout autre rôle que si, tenus soigneusement à l'écart, ils y arrivaient, au jour de la mobilisation, à peu près inconnus de tous, pour offrir leurs services à des généraux qu'ils n'auraient peut-être jamais vus ?

En plaçant, comme nous le proposons, et comme cela paraît indispensable, l'aviation de campagne sous l'autorité immédiate des commandants de corps d'armée, on laisserait à l'inspection permanente de l'aéronautique une importance encore considérable. Chargée d'assurer et de sanctionner l'instruction technique des officiers, ayant dans ses attributions l'achat et la réception des appareils à mettre en service, l'examen des engins nouveaux, l'étude des progrès encore nombreux à réaliser, elle conserverait, en outre, sous ses ordres directs toutes les unités aériennes, utilisant les dirigeables, les multiplaces de toutes sortes, destinés à constituer ce que nous avons appelé l'aviation de position. Elle trouverait certainement dans ces fonctions multiples un très large emploi de toute son activité.

Commandant Spilleux.

(1) Voir les numéros 696, 698 et 704.

(1) Il semble qu'un groupe d'aviation devrait comprendre : trois officiers aviateurs, leurs trois appareils, le personnel chargé de l'entretien, les voitures nécessaires au transport de ces appareils.

(2) Un appareil de supplément serait nécessaire pour parer à un accident toujours possible au dernier moment L'emploi des appareils de service courant, dispenserait d'en constituer un trop gros approvisionnement et de garder en magasin des engins dont l'entretien est toujours délicat.

Les aréoplanes de guerre

Les expériences récentes du camp de Mailly ont été probantes.

Une splendide manifestation d'aviation militaire vient de se dérouler au camp de Mailly. Quinze de nos grands oiseaux de guerre sont venus dans les plaines de l'Aube. Malgré un vent peu favorable, plusieurs sont arrivés de Buc et de Vincennes par la voie des airs, les autres par la route.

A signaler les grandes roulottes, nids très confortables pour le transport des Blériot par voie de terre. Quatre de ces voitures sont venues à Mailly, effectuant le parcours comme elles auraient à le faire en temps de guerre. Trois ont été remorquées depuis Paris par des chevaux, l'autre par un avant-train automobile.

LE LIEUTENANT LELIÈVRE

Des manœuvres combinées avec l'artillerie du 60e régiment étaient projetées du 4 au 6. Le 5 mars, une trentaine de colonels d'artillerie, venus pour assister aux expériences, ont été reçus par le lieutenant-colonel Estienne. De nombreuses conférences leur furent faites sur les aéroplanes par les capitaines Bellenger, Echeman, Barès, par les lieutenants Migaud et Maillefert.

Les généraux Maunoury et Beltramelli, qui assistaient à la visite, s'intéressèrent particulièrement au nouvel appareil appliqué sur le monoplan du capitaine Bellenger, qui lui permet de lancer des fusées du bord de son appareil. Une démonstration du capitaine Echeman prouva l'utilité indéniable de ces fusées en temps de guerre. Nombreux sont déjà les engins destinés aux combats aériens.

Malgré un vent de tempête, le lieutenant Varcin, le capitaine Barès, le caporal Fourny prirent leur essor sur leur biplan M. Farman. Très secoués, ils firent de beaux vols avec atterrissage impeccable.

La plus intéressante épreuve fut pour la fin de la soirée. Le capitaine Echeman, les lieutenants Lelièvre et Chabert font comme on le sait un voyage de plus de 600 kilomètres avec trois des roulottes dont j'ai parlé. Partis de Paris, ils sont venus à Mailly par la route en plusieurs étapes, volant au-dessus des principaux endroits où ils s'arrêtaient, y faisant des reconnaissances de terrain.

Nous eûmes la chance d'assister à une très complète et très réussie de ces démonstrations. On ouvrit une des roulottes et l'on sortit doucement le grand oiseau. Sous l'habile direction de deux officiers aviateurs, il ne fallut que 18 minutes aux mécaniciens pour que le monoplan dont les ailes étaient démontées et le fuselage replié en deux, fut prêt à partir.

Malgré un vent de plus de 22 mètres, le lieutenant Lelièvre s'éleva d'un coup d'aile, à plus de 300 mètres. Ce fut un des vols les plus émouvants de ceux auxquels j'aie assisté. Le pilote rétablit d'une façon constante, par l'équilibreur et le gauchisseur, le frêle esquif balloté dans la tempête. Ce n'est pas sans une certaine émotion que les aviateurs présents suivaient le minuscule oiseau dans l'Océan aérien.

Tout à coup, en passant au-dessus du groupe des officiers supérieurs, le pilote lança un message. Le vent l'entraîna assez loin, mais des cyclistes le rapportèrent au lieutenant-colonel Estienne qui nous donna lecture de ces lignes parfaitement tracées :

« Ce papier prouvera, je l'espère, que l'on peut par-
« faitement écrire à bord, même par grand vent. »

« Signé : Lelièvre ».

Le lieutenant-colonel Estienne certifia l'authenticité du papier de bord et demanda au général Maunoury de bien vouloir l'accepter en souvenir de cette belle prouesse militaire.

Lorsque le lieutenant Lelièvre revint parmi nous, après un atterrissage de maître-oiseau, malgré la soufflée qui augmentait, il fut chaudement félicité par les généraux, colonels et autres officiers présents.

Onze minutes seulement après l'atterrissage, l'oiseau démonté réintégra son nid.

Le lendemain, le général Roques et le colonel Hirschauer suivirent de nouveaux exploits des pilotes militaires. Le général Maunoury donna l'exemple de la vaillance, comme passager, en montant à plus de 1.000 mètres avec le capitaine Barès, puis il fit d'autres reconnaissances avec le lieutenant Battini et E. Renaux. Le capitaine Bellenger, les lieutenants de Rose, Yence, Noé, Varcin, Marzac, Nicaud, purent sans difficulté, après leur vol, remettre les renseignements réclamés par les commandants d'artillerie.

Marie Marvingt.

L'élection de Védrines

En 7 jours de campagne, Védrines a recueilli 7.000 voix.

JULES VÉDRINES a bien failli être élu député dimanche dernier et nous aurions tous été heureux de le voir prendre sa place à la Chambre. En une semaine de campagne, il a réussi à s'assurer 7.000 voix. Il n'a été battu que de 695 voix par son concurrent, maire de Limoux et conseiller général depuis plus de 30 ans, soutenu par M. Dujardin-Beaumetz et par le gouvernement. C'est dire que la lutte fut chaude et qu'il s'en fallut de peu que l'aviateur ne passât. Ce qui est le plus curieux à constater, c'est que dans les villes, Védrines avait un avantage considérable et qu'il n'a été battu que dans les petites campagnes. Cette constatation ne manque pas d'imprévu et laisse le champ ouvert aux hypothèses. Une émeute faillit se produire lorsque le résultat fut proclamé. Tous les partisans de Védrines avaient envahi la sous-préfecture, prétendant que les urnes avaient été truquées. La presque unanimité des Limouxins ayant voté pour le héros de Paris-Madrid, ceux-ci ne pouvaient croire qu'il pût être battu.

L'ATTENTE DES RÉSULTATS.
MM. Piettre, sous-préfet; Bonnail, Dujardin-Beaumetz et Védrines.

Rarement, campagne plus adroite fut faite. D'abord l'originalité du spectacle aérien offert par le candidat faisant sa tournée en aéroplane n'était pas pour déplaire à la population. On le voyait partout, ce diable de Védrines, dans la même journée, tandis que son concurrent en était réduit à faire ses visites en automobile, et voyait son adversaire s'enfuir dans les airs. De plus, Védrines sut s'attirer la sympathie de tous par la beauté de ses gestes et par son affabilité. Un exemple vous le montrera : un soir, à Espéraza, une troupe de passage devait donner une représentation. Le candidat-aviateur faisant une conférence à la même heure; personne ne se présentait au contrôle du théâtre. Mis au courant de ce qui se passait, Védrines demande au directeur de la troupe quelle était la recette sur laquelle il comptait :

— Une centaine de francs, répond l'impresario.

Et, aussitôt, Védrines lui remet un billet de cent francs, en lui recommandant de n'en rien dire, puis il organise une quête, à l'issue de son discours, et fait donner la représentation pour que tous les habitants d'Espéraza puissent y assister gratuitement. N'est-ce pas là un beau trait de simplicité et de générosité?

Contrairement à ce qui se fait d'ordinaire, le recordman de la vitesse avait avoué que, ne connaissant rien des besoins du pays, il prendrait un secrétaire à qui il abandonnerait ses 15.000 francs et qui s'occuperait de cette partie du mandat. Quant à lui, il irait à la Chambre surtout pour défendre les intérêts de l'aviation militaire. Que.qu'un crut, un soir, trouver un argument sans réplique en lui disant: « Vous ne savez même pas distinguer un champ de betteraves d'un champ de navets ! — Et M. Bonnail, répondit-il, est-ce en faisant du drap depuis sa plus tendre enfance, qu'il a appris à les reconnaître ? » Il n'avait pas tort, il faut l'avouer. Je crois qu'à la Chambre des Députés, ils sont nombreux, ceux qui ne sont pas très au courant des questions intéressant leur circonscription, et qui ne connaissent rien de la politique. Cela les empêche-t-il d'être réélus ? Védrines, lui, qui s'est élevé — on peut le dire — à la force du poignet, dont l'intelligence est très ouverte, le bon sens très éclairé, aurait pu rendre de très grands services au Parlement. On s'est plu à le faire passer pour un être grossier et sans éducation. Il ne se cache pas d'être un ancien ouvrier, il rappelle, avec plaisir, qu'il y a deux ans, il gagnait 0,50 centimes de l'heure, comme tourneur. Il n'en a que plus de mérite. Les journalistes lui ont fait prononcer des paroles qu'il n'a jamais dites. Et cette réputation lui a fait quelque tort. Mais il suffit de causer quelques instants avec lui pour se rendre compte de ce qu'il est réellement. D'ailleurs nos lecteurs le connaissent par les articles qu'il a donnés dans la *Vie au Grand Air*. Védrines a été battu, mais il en appelle. Il possède d'ailleurs un curieux document sur lequel il compte appuyer sa réclamation.

Commune de Montazels (Aude). — Note de service.

Le 15 mars 1912.

Mon cher Monsieur Ch...

Je vous remets la carte d'un électeur qui est employé à l'hospice de Limoux. Il faudrait faire voir ce jeune homme par quelqu'un et s'il n'est pas inscrit à Limoux, voir de le faire venir (sic) à Montazels, en lui recommandant de venir pour Bonnail. Enfin, voyez cela, vous qui êtes sur place. Bien sincèrement à vous.

PAUL B..

C'est beau, la politique ! Et on se demande si, après tout, Védrines ne ferait pas mieux de voler au-dessus de ces combinaisons.

JACQUES MORTANE.

TENNIS

La coupe Davis

Nos joueurs sont aujourd'hui de taille à s'attribuer le glorieux trophée.

LA France disputera cette année la Coupe Davis, Voilà une toute petite phrase, qui semble bien simple, bien anodine, et qui pourtant constitue un véritable événement dans l'histoire du sport français.

Ce trophée se dispute par équipes nationales, et le pays qui le détient a le privilège de n'avoir pas à se déplacer; si, d'autre part, plusieurs nations le défient la même année, ces dernières doivent tout d'abord s'entrebattre en des éliminatoires qui désignent une seule d'entre elles pour aller disputer définitivement la Coupe au « tenant ».

On voit donc que le pays détenteur a un avantage considérable, par le fait qu'il est dispensé des éliminatoires, et surtout parce que ses joueurs jouent chez eux, sans avoir à faire un lointain déplacement.

Jusqu'ici, trois pays ont été seuls à se disputer le glorieux challenge, les îles Britanniques, l'Australasie et l'Amérique.

Ce fut l'Amérique qui l'enleva pour la première fois, en 1900, le conservant en 1902 pour se le laisser enlever en 1903 par les Iles Britanniques. qui le gardèrent en 1904, 1905 et 1906, mais l'année 1907 vit la victoire de l'Australasie à qui, depuis cette époque, on n'a pu ravir la Coupe Davis, qui est toujours là-bas, bien loin de l'Europe.

Il y a seulement cinq ou six ans, nous aurions considéré comme un exploit fabuleux pour le tennis français une victoire dans ce challenge international. Evidemment, nous commencions à voir nos joueurs se rapprocher des grandes raquettes étrangères, Decugis s'imposait déjà, et le temps n'était plus où nous considérions les Doherty et les grands joueurs américains ou australiens comme des phénomènes auprès desquels nous n'étions que de tout petits enfants.

Mais, comme en football, comme en boxe et en course à pied, nous avons fait d'immenses progrès en ces dernières années, et vu l'éclosion de plusieurs champions français, capables des plus belles victoires sur leurs maîtres d'hier.

Decugis n'est plus isolé; il n'est même plus, probablement, le plus dangereux de nos grands cracks; Germot est presque relégué au second plan. Et tous nos espoirs se portent aujourd'hui, légitimement, sur des jeunes, tels que Gobert et Laurentz, des joueurs de dix-huit ans, puissants, fins, adroits et courageux; et le tennis francais, déjà, compte les plus belles victoires internationales et a enlevé aux Anglais, sur leur propre sol, quelques-uns des championnats les plus importants.

Et voilà qu'en cette année 1912, enfin ! la France a le droit d'entrer en lice pour la fameuse Coupe Davis, et le droit, aussi, d'espérer la ramener en Europe.

La tâche sera dure, puisqu'il nous faudra tout d'abord battre l'Angleterre, et battre l'Amérique, puis ensuite, au cas d'un double succès, faire le lointain voyage d'Australie.

Nous avons la possibilité de sortir victorieux d'une aussi dure compétition. Avec des Gobert, des Laurentz et des Decugis, je crois que nous pouvons affronter n'importe quelle équipe au monde.

Mais du moment que nous avons décidé de faire ce gros effort, il faut que nous le fassions sérieusement, avec tous les atouts dans notre jeu.

Sinon, il est inutile de commencer, mais la Coupe Davis est un trop gros enjeu, et le coup de tonnerre serait trop beau, si c'était la France qui ramenait le fameux challenge en Europe, pour que nous ne soyions pas certains que nos joueurs feront tout pour arriver au succès final.

Notre heure de chance est venue : saisissons-la.

GÉO LEFÈVRE.

La hiérarchie des sports

Les sports supérieurs sont ceux qui ne comportent pas de facteurs étrangers.

UNE des questions les plus intéressantes parmi celles qui figurent depuis longtemps déjà à l'ordre du jour de la presse spéciale, où elles reviennent pour ainsi dire périodiquement, consiste à définir exactement le terme sport. Et la tâche ne doit pas être très facile, puisqu'on n'a jamais pu arriver à établir une définition satisfaisante, bien qu'il en soit sorti de multiples des cerveaux qui se sont exercés là-dessus.

Or, voici un nouveau sujet de débat sportif qui me paraît tout aussi intéressant et qui aura au moins le mérite de la nouveauté, car je ne crois pas qu'il ait déjà été soulevé. Il s'agit d'établir parmi les différents sports une sorte de classification basée sur leur valeur sportive au sens puriste du terme. Car — sur ce point, nous sommes tous d'accord — il est indiscutable que le vrai sportsman ne saurait accorder la même valeur à tous les exercices, passe-temps ou simplement distractions que nous cataloguons peut-être inconsidérément sous la même étiquette générique. Sans cela, nous en arriverions à consacrer cette absurdité que le monsieur qui va assister a une réunion de courses hippiques ou cyclistes fait du sport au même titre que l'athlète qui se livre à une partie de football ou prend part à un cross-country.

Mais j'entends déjà l'objection des intransigeants du sport. Ils se refusent à considérer comme tel tout ce qui n'entre pas dans la catégorie des exercices sinon violents du moins exigeant une dépense réelle de force musculaire. Pour eux, celui qui se contente d'assister à un spectacle sportif ne gagne nullement le droit au titre de sportsman, pas plus que le bon bourgeois qui conduit dominicalement sa famille à la campagne dans une paisible 8-chevaux.

Malheureusement, une fois engagé dans cette voie, il est fort difficile de trouver une limite raisonnable et de décider où commence le sport, et où il finit. Est-ce lorsqu'une 100 chevaux de course remplace la paisible voiturette? est-ce avant? est-ce après? Quelle que soit la réponse, point n'est besoin d'être grand clerc pour la qualifier d'arbitraire.

C'est pourquoi je crois préférable de se tenir dans un juste milieu et tout en élargissant le plus possible les conditions qui suffisent à qualifier quelqu'un de « sportsman, » on se bornera à reconnaître qu'il existe dans la valeur respective des divers exercices une véritable hiérarchie. Il ne nous restera plus alors qu'à tenter d'établir un classement rationnel, et là-dessus je crois que l'accord ne sera pas difficile.

Personne ne contestera en effet sérieusement — écartant les préférences personnelles, qui n'ont rien à voir dans la discussion — que les sports les plus sportifs (excusez ce pléonasme qui rend bien ma pensée) sont ceux dans lesquels n'intervient aucun facteur étranger à la seule force musculaire ou la seule volonté humaine. Et une fois ce principe admis, il sera facile, autant que logique, d'ajouter que tous les sports qui ne procèdent pas de cette école perdront de leur valeur à mesure que s'augmente l'importance de l'adjuvant qu'ils pourront comporter.

Il en résulte que le premier des sports sera le plus naturel, c'est-à-dire la course à pied. Et, à la réflexion, quoi de plus exact? Voici une compétition où l'homme est livré à lui-même, sans autres moyens que les siens propres, et appelé à lutter contre des adversaires, que rien, à part leur supériorité intrinsèque, ne peut avantager. Sur ce point-là, donc, nous serons tous d'accord : le pedestrianisme et aussi la natation sont les plus sportifs de tous les sports.

(A suivre.) VICTOR BREYER.

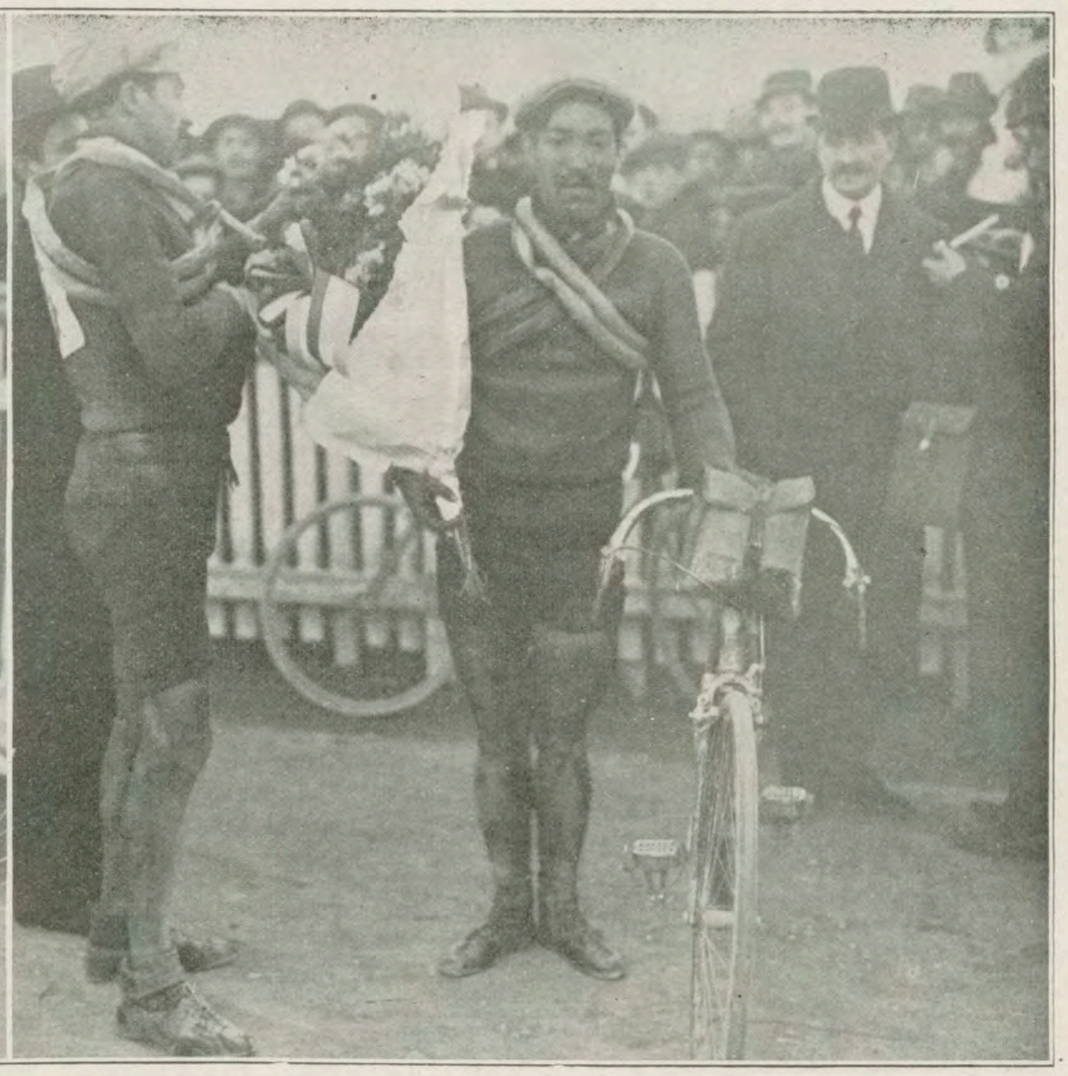
Le Service des *Impressions Pierre Lafitte et Cie* édite, en ce moment, pour des maisons d'aéroplanes, d'automobiles, de cycles, des catalogues et plaquettes qui sont de petites merveilles d'exécution.

La collaboration de dessinateurs, de photographes renommés, un outillage très moderne, permettent aux *Impressions Pierre Lafitte et Cie* d'exécuter, dans des conditions exceptionnelles, les catalogues illustrés. affiches artistiques, cartes, menus, programmes, etc.. etc.

LES COUPES DE FRANCE PEUGEOT

NOVO A L'ARRIVÉE A MARSEILLE

Novo, bien qu'ayant la clavicule cassée gagnait, le 21 février, la seconde étape, Nice-Marseille, de la coupe de Provence.



COLLET VAINQUEUR DE LA COUPE DE PROVENCE

Collet, sur bicyclette Peugeot, s'attribua la première place du classement général dans la coupe de Provence disputée les 18 et 21 février.

LA COUPE DU LANGUEDOC : LE PASSAGE A LIMOUX

Le 14 mars se disputait, sur le parcours Toulouse-Perpignan par Limoux, la première étape de la coupe du Languedoc, elle revint à Millagou sur Peugeot. En médaillon, le ravitaillement de Limoux.

LAGARRIGUE PREND DES BANANES

A Limoux, Barthelemy, qui tient le ravitaillement gratuit, offre des bananes à Lagarrigue.

On sait que la maison Peugeot a entrepris la décentralisation du sport cycliste en France.

Cette année elle organise, pour les indépendants, une série de coupes, onze exactement, qui se dérouleront dans chacune des anciennes provinces françaises. Deux ont déjà été disputées : celle de Provence et celle du Languedoc ; bientôt nous verrons courir les Coupes de Guyenne, d'Auvergne, etc.

Les 18 et 21 février dernier s'est disputée la Coupe de Provence sur le parcours Marseille-Nice, par Digne et Nice-Marseille, par Draguignan, la victoire revint à Collet, sur Peugeot ; Novo, sur Peugeot également, bien qu'ayant la clavicule cassée, se classait, à force d'énergie, premier de l'étape Nice-Marseille.

Les 14 et 17 mars se courait la Coupe du Languedoc, Toulouse-Perpignan par Limoux et retour à Toulouse par Béziers. La première place du classement général a été attribuée à Millagou, qui enleva d'ailleurs l'étape Toulouse-Perpignan. Lagarrigue, un autre champion de Peugeot, prenait la quatrième place du classement général. Le beau programme qu'a élaboré la grande marque de Valentigney s'étend jusqu'au mois d'août et il nous vaudra, de belles émotions sportives.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Les deux demi-finales, disputées dimanche dernier, laissent en présence, pour le championnat de France de football rugby, le Racing Club de France et le Stade Toulousain. Pour la première fois, depuis douze ans, le club doyen va se trouver dans la finale d'où, par contre, le Stade Bordelais disparaît, après y avoir figuré pendant huit années consécutives.

Il semblerait donc que cette année 1912 dut voir se modifier de fond en comble, le classement des équipes de première série. Mais c'est plutôt une apparence qu'une réalité. Les champions de l'année dernière, ont opposé, en effet, à leurs adversaires, une résistance acharnée, et jamais la victoire ne resta aussi longtemps indécise. Au bout de deux mi-temps, rien n'était encore marqué par aucune des deux équipes; rien encore après vingt minutes de prolongation. Ce n'est que dans les dernières vingt minutes, que deux essais, dont l'un converti en but, furent marqués par les Parisiens, tandis que les Bordelais sauvaient l'honneur en réussissant un drop-goal. Et la partie se termina dans l'obscurité, pendant que 15.000 spectateurs acclamaient les deux équipes, littéralement épuisées par deux heures d'un jeu dur, mais un des plus beaux qu'il ait été donné de voir sur nos terrains français.

Pendant ce temps, le Football Club de Lyon, se faisait battre, sur son propre terrain par le Stade Toulousain. La « Vierge Rouge », car c'est ainsi qu'on désigne l'équipe Toulousaine, reste donc invaincue. Sera-t-elle invincible? Elle aura pour elle, cette supériorité que donne la confiance en soi, après cette série incroyable de victoires qui s'étend sur toute une année. Mais le club doyen a à cœur de défendre non seulement son honneur, mais celui de Paris. Parviendra-t-il à ramener le challenge qui, depuis 1909, a fui la capitale? Il le mérite vraiment car, jamais peut-être, la province ne parut plus redoutable qu'elle le fût en 1912. Si, dans une année qui vit des équipes comme Nantes, comme Périgueux, comme Bayonne surtout, qui pouvaient toutes prétendre à se trouver dans la finale et à y triompher, le Racing l'emporte, il aura bien mérité de Paris.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 24 MARS. — Rugby. — Paris : Cercle amical contre Paris Université Club.

DIMANCHE 24 MARS. — Cyclisme. — Course Paris-Tours. Réunion au Palais des Sports.

DIMANCHE 24 MARS. — Hippisme. — Courses à Auteuil (Prix Robert Hennessy).

LUNDI 25 MARS. — Rugby — Newport: France-Pays de Galles.

MERCREDI 27 MARS. — Cross-country. — Edimbourg : Cross des cinq nations.

VENDREDI 29 MARS. — Hippisme. — Courses à Maisons-Laffitte.

Bon chien chasse de race...

Les exploits de notre Roland Garros national empêchaient depuis longtemps de dormir son jeune cousin Raoul. Celui-ci, qui étudiait l'automobile, lâche ce sport et se consacre maintenant à l'aviation, dans l'espoir de voler sur les traces de son glorieux aîné. Raoul Garros vient de passer son brevet à l'école de Lyon et va bientôt faire parler de lui.

Son cousin, qui va probablement revenir du Brésil, le mois prochain, l'initiera aux mystères du sport, dont il a fait un art et, de même que nous possédons deux courageux Védrines, nous compterons deux virtuoses Garros.

Publicité aérienne.

Le jeune aviateur Pourpe, qui s'est signalé, la saison dernière, par de magnifiques vols dont la traversée de la Manche, aller et retour, dans sa plus grande largeur, est en ce moment à Saint-Omer où, quotidiennement, il se fait admirer dans ses évolutions pleines d'audace. Mais voulant joindre l'utile à l'agréable, Marc Pourpe jette des nues des prospectus où il explique l'affaire pour laquelle il vole, Il y demande des souscriptions d'actions à ceux qui recevront le papier et conclut: « Marc Pourpe vous en sera reconnaissant et vous envoie, du haut des airs, son plus cordial salut. »

Tarif kilométrique.

M. Deutsch de la Meurthe vient d'offrir un prix pour inciter les aéronautes à battre le record du monde de la distance détenu par M. Emile Dubonnet. Il s'agit d'une prime de 2 francs par kilomètre offerte au pilote d'aérostat, membre de l'Aéro-Club de France, qui parviendra à faire mieux que le recordman actuel.

Automobile d'un nouveau genre.

Le *Matin* est un journal dont les articles sont toujours bien traités. C'est pourquoi nous avons éprouvé quelque étonnement en y trouvant vendredi dernier les lignes suivantes au sujet d'un vol d'automobile :

« La particularité de ce modèle consiste dans sa mise en marche à gauche. On sait que cette manœuvre se fait à droite, à l'ordinaire ». Heureusement que le rédacteur nous initie à ce mystère de l'automobile. Puis plus bas :

« Il est à présumer que les malfaiteurs, ignorant la particularité de la mise en marche, ont démarré en troisième vitesse pour « démultiplier » le moteur. Au bout de 400 mètres environ, la chaîne de transmission sauta; le baladeur et le pignon furent même complètement faussés. »

Mais c'est donc l'automobile de l'Apocalypse dont il est question dans cet article ?

La défense sportive.

Un nouveau groupe vient de se former à la Chambre des députés: le groupe de défense sportive. La présidence a été donnée à M. Messimy, ancien ministre de la Guerre. Ont été désignés ensuite: MM. Paul-Boncour et Bureau, vice-présidents, Paté, secrétaire, Doussaud. trésorier, Ceccaldi, questeur. Nous sommes convaincus que ce groupe fera du bon travail et qu'il saura soutenir le sport chaque fois que nous ferons appel à son intervention. C'est un acheminement vers le ministère des sports qui ne serait, ma foi, nullement déplacé.

Mort de Gus Ruhlin.

Gus Ruhlin, le poids lourd d'Akron, qui fut très réputé, il y a quelque dix ans, vient de mourir à Brooklyn (New-York), d'une attaque d'apoplexie. Il était né à Canton. dans l'Ohio, en 1872. Tom Sharkey le knock-outa en une reprise à Coney-Island, au cours d'un match qui fit grand bruit. Ruhlin appela de sa défaite et triompha de Sharkey en deux combats ultérieurs. Il combattit deux fois en Californie contre James-J. Jeffries. Il fit une fois match nul en 20 reprises et la seconde fois, Jeffries le mit knock out à la cinquième. Il fournit une terrible rencontre contre Fitzsimmons, à Madison Square Garden, en 1900, et ce fut le commencement de sa fin. Kid Mac Coy. enfin, triompha de lui, en 20 rounds, à Syracuse.

Parmi ses victoires, citons celles qu'il remporta sur Peter Maher, Marvin Hart, entre autres, mais il ne fut jamais admis à passer pour un champion possible. Après le vote de la loi Horton, il se consacra à la lutte. Ces dernières années, il avait ouvert un bar, avenue Myrthe, à Brooklyn.

A quelque chose, malheur est bon !

Si nous avons eu à regretter la mort de l'infortuné Belli, nous avons eu par contre la joie d'entendre l'une des plus belles plaidoiries qui puisse être prononcée en faveur du sport. Il s'agit du discours de notre éminent confrère Tristan Bernard sur la tombe du pauvre boxeur. Nous regrettons de ne pouvoir le donner *in extenso*, nous n'en donnerons que quelques phrases :

« On a souvent reproché à des ironistes de ma connaissance de ne pas respecter assez les gloires soi-disant consacrées. Etait-il dû, cet irrespect, à un sentiment de haine, à un besoin de dénigrement ? Ne croyez pas que l'on décrie la vraie grandeur. Mais par respect, par amour de la grandeur véritable, on se doit d'attaquer sans relâche la grandeur usurpée. Ce qui fait que les gloires du sport désarment l'ironie, c'est qu'elles sont, elles, bien certaines. Nous sommes ici sur le terrain de la vérité... Notre devoir,... c'est en encourageant les sports, de faire sortir de l'ombre les énergies qui sommeillent, de leur fournir des occasions, de donner sa chance de gloire à chaque héros inconnu. Au fond, la tâche du poète moderne n'est pas d'amuser la jeunesse paresseuse par le récit d'imaginaires exploits, d'une possibilité incertaine et peu engageante : ce serait plutôt de susciter de véritables hauts faits pour les raconter après à d'autres jeunes gens qui les imitent. Il ne faut plus que la poésie travestisse et grandisse faussement la vérité, mais qu'elle élève la vérité à sa hauteur. Certes, on peut exalter les âmes à l'aide de fictions. Mais l'action vraie d'un aviateur ou d'un athlète stimule mieux leurs émules, puisque l'exploit dont il est parlé se trouve être à la portée de l'énergie humaine qui, étant allée jusque-là, est capable d'aller plus loin encore, plus loin que le glorieux jalon. »

Que peuvent répondre à cela les détracteurs rachitiques et anémiques du sport ?

Il est bon d'avoir des amis.

Damasso, champion de France amateur des poids légers en 1911 et des poids mi-moyens en 1912 est heureux d'avoir des relations. Les derniers championnats ont donné une preuve du parti-pris vraiment exagéré des autorités compétentes, en l'espèce les juges, vis-à-vis du brave Damasso. Battu dans trois rencontres, notamment par Eglésias qui lui administra une cuisante correction, il était toujours cependant déclaré vainqueur. Et la finale lui fut acquise après un combat où son adversaire, moins scientifique il est vrai, avait eu sans cesse le dessus. Aussi, je vous avoue qu'on entendit quelque charivari aux séances où il boxait, car le public juge souvent plus sainement que les arbitres. Vraiment il est parfois agréable d'avoir des protections.

Pour le football français.

De plus en plus, chaque fois qu'une équipe représentative de la France est choisie pour défendre nos couleurs contre l'étranger, les commissions compétentes la composent d'éléments surtout étrangers. C'est notre façon à nous d'encourager le sport chez les nationaux. Aussi ne devrons nous pas nous étonner si l'un de ces jours le team de France de rugby est ainsi constitué :

Arrière, le nègre Auguste, (S. C. U. F.). *Trois-quarts :* le Gallois Roe (Bayonne), l'Anglais Dean (le Havre), l'Anglais Hayward (Tarbes), l'Anglais Griffiths (R. C. F.). *Demis :* le Gallois Percy Bush (Nantes), le Gallois Morgan (Bordeaux). *Avants :* les Anglais Peacock (Stade), Williams (Burdigala de Bordeaux), Jones (Burdigala de Bordeaux), Potter (Cognac), Lawles (Cognac) et le nègre Eutrope (S. C. U. F.).

Pour sauver l'honneur, peut-être pourrait-on faire appel, pour les deux autres postes, à Failliot, Mauriat, Communeau, Burgun ou Forgues, mais en dernier ressort seulement. Bien entendu, les officiels du voyage ne pourraient être que MM. Allan H. Muhr et Rutherford, de la commission centrale de l'U. S. F. S. A. et l'arbitre, M. Wolley.

Il n'était donc pas blessé la veille ?

Le jour de la Mi-Carême, le Vélodrome d'Hiver offrait un vrai régal aux partisans de la course à pied. Kolehmanen et Bouchard allaient rencontrer leur vainqueur du cross international, Hans Holmer. C'était du vrai nanan ! Malheureusement, Hans Holmer s'était blessé à l'entraînement et ne put prendre le départ.

Plus malheureusement encore, on ne prévint le public qu'au moment où la course allait se disputer. S'il y avait eu du monde, peut-être aurait-on entendu des protestations. On décida alors d'augmenter la vitesse des deux concurrents qui restaient en ligne. C'est ainsi qu'on compte à leur actif un tour de plus qu'on ne devait, ce qui permit à Bouchard de couvrir 635 mètres en 1 minute 15 vers la fin de l'épreuve ! ! Enfin Kolehmanen, qui revenait très fort dans les dernières foulées, déclara à l'un de nos amis qu'il n'avait pas battu Bouchard parce que de cette façon une revanche attirerait la foule !

Après Pau-Paris.

Tabuteau a fait son raid Paris-Pau dans des conditions vraiment économiques, puisque, malgré sa vitesse moyenne de 150 kilomètres à l'heure, il ne dépensa que 75 litres d'« Automobiline » : 40 litres de Pau à Poitiers et 35 litres de Poitiers à Paris. Cette constatation se passe de commentaires!

Les souscriptions pour la cinquième arme.

Dans cette avalanche de dons offerts pour l'achat d'aéroplanes, on reste stupéfait en constatant que nos députés n'ont pas eu l'idée de participer à la souscription. N'auraient-ils pas pu prélever une certaine somme sur les appointements que nous leur payons de notre poche. Et à eux tous, ils auraient peut-être pu offrir un aéroplane de 15.000 francs à l'armée. On l'aurait appelé, comme de juste, « le 15.000 ». Et ç'aurait été la première fois que nous n'aurions pas regretté de voir nos parlementaires toucher aussi cher.

Nouvelle à la main.

La boxe féminine est interdite. Désormais nous ne pourrons plus assister à ces ridicules rencontres qui mettaient de pauvres femmes aux prises. Aussi le sexe faible est-il dans la désolation. Encore un métier qui lui échappe en disparaissant : M. Lépine ne veut plus de *porteuses de pains*.

JOCKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 11 AU 17 MARS 1912

ATHLÉTISME

JEUDI 14 MARS. — Rugby. — Paris : Le Gloucester F. C. bat le Stade Français par 13 points à 3.

JEUDI 14 MARS. — Association. — Paris : Londres (A. F. A.) bat Paris (U. S. F. S. A.) par 2 buts à 1.

JEUDI 14 MARS. — Course à pied. — Palais des Sports. — Bouchard bat William Kolehmanen par 8 mètres dans une course sur le record de l'heure (18 kil. 248 m.)

SAMEDI 16 MARS. — Rugby. — Edimbourg : L'Ecosse bat l'Angleterre par 8 points à 3.

SAMEDI 16 MARS. — Boxe. — Paris : Besnard met Wenger knock-out en deux rounds; Truffier bat Walter Brooks aux points en 10 rounds; Max Robert est déclaré vainqueur d'Hubert Roc au neuvième round.

DIMANCHE 17 MARS — Rugby. — Colombes : Le Racing-Club bat le Stade Bordelais par 8 points à 4; à Lyon: le Stade Toulousain bat le Football-Club de Lyon par 13 points à 6.

DIMANCHE 17 MARS. — Association. — Turin : La France (C. F. I.) bat l'Italie (F. A.) par 4 buts à 3.

CYCLISME

DIMANCHE 17 MARS. — Palais des Sports. — *Prix du Printemps* : 1. Hourlier, 2. Martin, 3. Védrines.

Prix d'Encouragement : 1. Appelhans, 2. Bayard, 3. Seigneur.

Critérium de demi-fond (80 kilomètres) : 1. Léon Didier, en 1 h. 7 m. 42 s. 2/5 ; 2. Butler, à 9 tours ; 3. Guignard, à 15 tours ; 4. Darragon, à 23 tours.

HIPPISME

JEUDI 14 MARS. — Auteuil. — *Prix Emilins* (steeple 4.200 mètres, 10.000 francs) : 1. Ray Grass, à M. James Hennessy (A. V. Chapman) ; 2. Soir de Fête, 3. Crémier. P. M. : gag. 10 fr. 50.

VENDREDI 15 MARS — Saint-Cloud. — *Prix de Saint Cloud*. — (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Le Cid III, à M. Olry-Rœderer (G. Clout) ; 2. Gayolie, 3. Hourli. P. M. : gag. 471 fr. 50 ; pl. 85 fr., 29 fr. 50, 28 fr. 50.

SAMEDI 16 MARS — Maisons-Laffitte. — *Handicap optional* (1.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Sightly, à M. W. K. Vanderbilt (O'Neil) ; 2. Wagram II, 3. Holly Hill. P. M. : gag. 31 fr. 50 ; pl. 20 fr., 30 fr. 50, 33 fr. 50.

DIMANCHE 17 MARS. — Nice. — *Grand Prix de Nice* (2*200 mètres, 100.000 francs) : 1. Garance II, à M. L. de Romanet (G. Stern) ; 2. Templier III, 3. Météore. P. M. : gag. 29 fr. ; pl. 9 fr. 50, 10 fr. 50, 15 fr.

DIMANCHE 17 MARS. — Auteuil. — *Prix d'Auteuil* (steeple 3.500 mètres, 20.000 francs) ; 1. Tricoche, au comte de Pracomtal (Lancaster), 2. Port au Prince, 3. Prince de Saint Taurin. P. M. : gag. 91 fr., pl. 33 fr. 24 fr. 50.

CONCOURS HIPPIQUE

MERCREDI 13 MARS. — Pau. — *Prix du Pau Hunt* : 1. Altitustone, au baron La Caze, et Blue Bird, à M. F. H. Prince ; 3. Lady Val, à Miss A. Hutton (M. Baron).

JEUDI 14 MARS. — Pau. — *Prix des Habits Rouges* ; 1. Carmencisa, à Miss A. Hunton (M. Baron) ; 2. La Raquette, au comte de Lastic-Saint-Jal (Cte Hormont) ; 3. Manon, à Mme Estevenet (M. de Cardeilhac).

PISTOLET

VENDREDI 15 MARS. — A l'assaut du Pistolet, sur 296 balles, 198 ont touché les adversaires en présence. Gagnants des poules MM. Ivanovitch, Desbrière (2), Alcobendas.

CE QU'IL FAUT LIRE

L'Automobile, par H. Petit et P. Meyan. Col. Sports-Bibliothèque, le vol. 6 francs.

La Maison des Dames Renoir, par Jacques des Gachons. Collection illustrée à 0 fr. 95.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE MATCH BORDEAUX-RACING CLUB DE FRANCE

UNE MÊLÉE EFFONDRÉE

La demi-finale qui mettait aux prises le Racing-Club de France, champion de Paris et le Stade Bordelais, champion de la Côte d'Argent, s'est terminée par la victoire des Parisiens qui triomphèrent par 8 points à 4, après 2 prolongations. Sur notre photographie on voit la mêlée se rompre sous les efforts des avants.

LE RACING ATTAQUE

Vivès, du Racing, vient de recevoir la balle, s'échappe et passe les trois-quarts bordelais, mais il est plaqué à quelques mètres des buts par l'arrière de Bordeaux.

AU TOUR DE FAILLIOT

Sur un coup de pied de dégagement de Bordeaux, la balle arrive à Failliot qui, suivi de Monniot, va tenter sans succès de passer l'impeccable défense bordelaise.

UNE MÊLÉE OUVERTE

Les avants du Racing qui se sont beaucoup dépensés au cours des deux premières mi-temps augmentent leur avantage, et, dans le jeu ouvert, dominent manifestement leurs adversaires épuisés pendant la dernière prolongation. Finalement les Parisiens marquèrent deux essais dont un tranformé, contre un droop goal.

LA VIE AU GRAND AIR

LA PREMIÈRE CAMPAGNE ÉLECTORALE EN AÉROPLANE

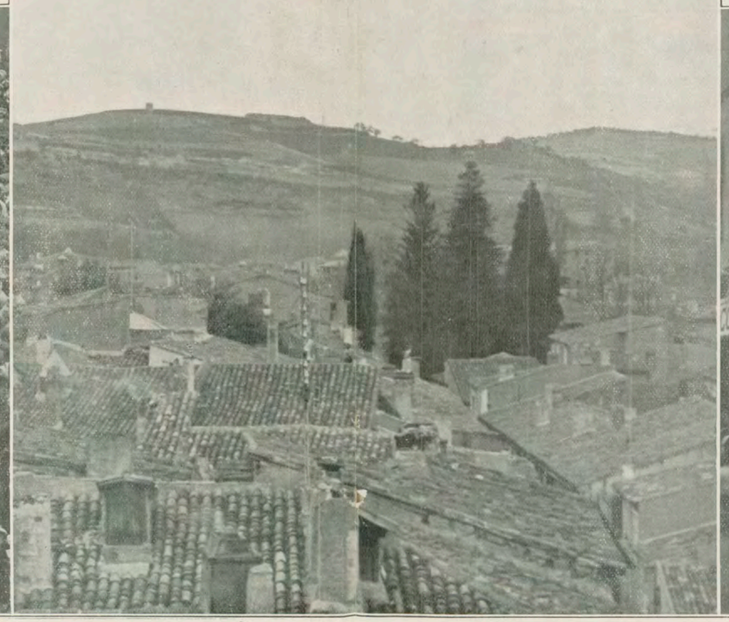
(Photographies de notre envoyé spécial)

UN DISCOURS SUR LA GRANDE PLACE

Védrines harangue la foule à Limoux. Toute la population se presse autour de lui et l'acclame longuement à la fin de chacune de ses phrases.

VÉDRINES FAIT UN APPEL AU PEUPLE

Védrines a réussi l'exploit en sept jours de campagne, de s'assurer 6.997 voix. Son concurrent était soutenu par M. Dujardin-Beaumetz. A Limoux, l'aviateur eut 200 voix de majorité, à Quillan 500. Ce n'est que dans les petites bourgades qu'il fut en minorité. Mais il ne se déclare pas battu et il en appelle à la Chambre.

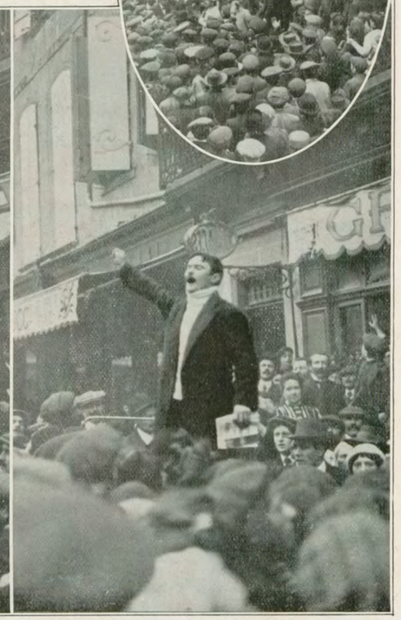


EN VOL VERS QUILLAN

Védrines faisait sa campagne en aéroplane sur son Duperdussin. Dans la même journée, il allait prononcer des discours à tous les coins de la circonscription, enthousiasmant la foule, tant par ses hardiesses aériennes que par ses paroles réconfortantes.

L'AVIATEUR-ORATEUR

On savait déjà par ses conférences que Védrines possédait une éloquence persuasive. Il s'est acquitté de sa tâche de candidat avec brio.



VOTRE CONFIANCE SERA BIEN PLACÉE !

L'orateur-aviateur se présentait comme candidat de la défense nationale. Il est certain qu'à la Chambre sa connaissance de l'aviation l'aurait rendu très utile et qu'il aurait fait de l'excellent travail. En médaillon, son concurrent Bonnail fait un discours, mais écouté sans enthousiasme.

LE MATCH LYON-TOULOUSE

UNE SORTIE DE MÊLÉE A TOULOUSE

La demi-finale du championnat de France de Rugby qui opposait, à Lyon le 17 mars, le Football Club de Lyon au Stade Toulousain s'est terminée par la victoire des Toulousains qui marquèrent 13 points à 5. L'équipe vierge rouge, sera-t-elle champion de France? En médaillon, le ballon sort encore à Toulouse.

LE CHAMPIONNAT DE BOXE AMATEURS

CHOSSEFOIN (poids léger) LACOMBE (poids plume) MAZOIR (poids coq) RABRET (poids mouche)

Les Championnats de France amateurs de cette année ont été suivis par la foule. Les provinciaux étaient très nombreux et ont remporté trois titres en laissant cinq à Paris. Baney, de Bordeaux, dans les poids moyens ; Castaing, de Bordeaux, dans les poids mi-lourds, et Gastaud, de Nice, dans les poids lourds ont triomphé des Parisiens.

CULTURE PHYSIQUE

Le développement physique de l'enfant[1]

(*Suite.*)

Comment on constitue le capital-santé d'un enfant.

Les moyens d'exercice chez les enfants. — Les enfants ne doivent jamais être exercés à jeun ou avec peu d'aliments. Le matin est une mauvaise heure pour eux. Le soir, une heure après le goûter, est le meilleur moment, surtout pour les grêles et les maigres. Ils doivent être entraînés très lentement. On ne leur fera pas soulever d'haltères avant dix ans. A ce moment, on peut utiliser une livre par main pour les garçons (et à 12 ans pour les filles). Jusqu'à 15 ans, on augmentera de 100 grammes par année d'âge. La progression dans la durée de leur travail doit être lente. On débutera par 10 minutes avec une augmentation d'une minute par jour, mais on ne dépassera pas 20 minutes par séance avant 15 ans.

Les enfants doivent travailler au plein air, les garçons torses et jambes nus pendant la belle saison. La gymnastique éducative comporte : 1° une éducation musculaire fasciculaire et, 2° des exercices utilitaires. Dans la première on fait travailler successivement chaque articulation dans le sens de tous ses mouvements : adduction, abduction, pronation, supination, élévation, abaissement, rotation, circumduction. On doit surveiller la respiration qui ne sera jamais suspendue pendant les mouvements. Le rythme des gestes doit être lent (60 à 70 à la minute), souple, harmonieux, non saccadé de façon à éduquer le système nerveux autant que le muscle. Il est utile de grouper les mouvements de la façon suivante : 1° un jour la respiration ; 2° un jour les membres ; 3° un jour l'abdomen ; 4° un jour le plan dorsal et la colonne vertébrale et l'on recommence dans le même ordre. Il faut varier extrêmement les types de mouvements et ne pas les répéter chacun plus de 6 à 10 fois, en ayant soin, si l'on veut faire du travail topographique, d'indiquer des gestes divers mais de même action musculaire. Les mouvements respiratoires ne doivent jamais être faits de pied ferme, mais toujours en marchant ou en courant, sans cela leur action est presque réduite à zéro. Cette erreur grossière se rencontre surtout chez les empiriques et les Suédois. Hébert a remarqué comme moi la différence considérable des résultats entre la gymnastique respiratoire au repos et celle qu'on pratique, en marche rapide ou course. Aussi, le meilleur exercice respiratoire pour les enfants (comme pour les adultes) c'est la course à pied. C'est celui qui développe le mieux le thorax et le cœur. Il faut l'utiliser chez eux et ils y ont du reste beaucoup de plaisir. Voici des résultats obtenus par cet exercice utilitaire, qui doit être employé chaque jour chez les enfants en dehors même de leurs jeux : en deux mois, un petit garçon de 10 ans, débile et anémié, entraîné à la course à pied sans dépasser cinq essais de deux minutes de course lente (soit 10 minutes au total) a gagné 8 centimètres de périmètre thoracique, l'anémie a disparu, le poids a augmenté de 2 kilos, la taille de 3 centimètres. Un autre du même âge, en trois mois, a gagné 9 centimètres de périmètre thoracique, et 11 de tour d'épaules (avec haltères légers, extenseurs, et mils) 1 c. 1/2 à chaque bras, 3 c. 1/2 aux cuisses, 3 centimètres à la ceinture, 3 kilos 1/2 dans le premier mois et 2 dans l'ensemble des deux autres soit 5 kilos 1/2 dans un trimestre et 4 centimètres de taille (il est vrai qu'il s'agissait d'un débile). La course à pied représente donc avec les mouvements éducatifs le principal de la culture physique des enfants. Mais à la condition de n'être pas d'un rythme rapide et de ne pas élever le nombre des pulsations cardiaques de plus d'un tiers.

Enfin, en plus de ces exercices éducatifs de plein air et de la course à pied, les enfants doivent jouer à leurs jeux préférés, grimper, sauter, marcher et surtout nager. Après la séance quotidienne d'une durée maximum d'une demi-heure (20 minutes d'exercices rationnels, proprement dits, 10 minutes de courses ou jeux), il faudrait leur permettre de passer une ou deux minutes dans l'eau froide pendant la belle saison. A défaut de piscine, il faut utiliser la douche ou le tub, d'abord chauds pour les enfants délicats, et plus tard froids lorsqu'ils son plus vigoureux.

Les résultats obtenus chez les enfants. — Cette très petite séance d'exercices répétée chaque jour suffit à donner aux enfants une santé et une vigueur extraordinaires. Elle les met d'abord à l'abri des maladies de leur âge, fait disparaître les rhumes, les poussées de fièvre, les maux de gorge, les endurcit, les rend courageux et travailleurs. Ils digèrent et dorment bien, et présentent tous les signes d'un bon équilibre nutritif. Ils dépassent vite en hauteur et en largeur leurs camarades, ont le teint frais, le regard franc et gai, et travaillent plus aisément.

Ainsi comprise, l'éducation physique fait de tel cancre un bon élève, car bien des enfants paresseux sont de petits malades et souvent des nerveux dyspeptiques. Le lieutenant Hébert a obtenu, par ces exercices pratiqués sur ses pupilles de la marine, des résultats surprenants et du plus haut intérêt. A 15 ans, leur force, leur endurance mesurées exactement par des jauges chiffrées, montrent qu'ils sont supérieurs aux meilleurs de nos hommes choisis dans nos armes d'élite (chasseurs à pied). Hébert a montré, chiffres en mains et expériences faites qu'aucun soldat de notre armée ne pouvait réaliser les performances des pupilles développés par les méthodes rationnelles en course, marche, saut, nage, grimper, lancer, soulever, etc.

Les résultats sont inconstestables et j'ai pu les vérifier et en obtenir d'identiques par des moyens appropriés.

Le lecteur ne concluera-t-il pas, avec moi, que cette demi-heure consacrée aux exercices est une des mieux remplies de la journée d'un enfant, et ne vaut-elle pas le sacrifice de la meilleure version latine, ou de l'analyse la plus logique ?

Dr Francis Heckel.

(1) Voir les 3 numéros 699 et 702

CYCLISME

La Saison de Courses sur route de 1912

Nous révélera-t-elle de nouveaux champions ; ou appartiendra-t-elle encore à la vieille génération ?

Si le ruban de la vie de sport est long et souvent pénible, les heures en sont courtes.

C'est ainsi qu'avec terreur, je regarde dix ans en arrière et vois mon arrivée dans la grande capitale.

J'arrivais en droite ligne de Buenos-Ayres avec un bien petit pécule, mais armé d'ambition, de confiance et de volonté. Mon idéal était de devenir un grand champion. Combien de fois, ces illusions se sont-elles évanouies, presque éteintes devant les rudes épreuves de mes débuts.

Dans cet intervalle de dix années, j'ai subi des déboires, des défaites, des victoires et aussi des triomphes ; tout cela me semble dater d'hier encore, tellement le temps a fui en rapprochant cet espace.

Devant moi, j'aperçois déjà poindre à l'horizon une nouvelle génération arrivant avec les mêmes ambitions, la même volonté, la même confiance que je ressentais il y a dix ans.

Tout cela veut-il dire que notre heure est arrivée et qu'elle vient déjà nous sonner la retraite ? Je ne veux pas y songer. Cependant, philosophiquement, je ne puis m'empêcher de voir cette roue perpétuelle des années tourner, pour nous donner ce qu'elle nous enlèvera demain.

L'irruption et le mélange aux professionnels des champions indépendants, provoqués par une grande marque de cycles, sera, je n'en doute pas, le gros événement de la saison de courses sur route de 1912.

Cette entrée dans l'arène est pleine d'audace, mais non pas de témérité comme se plaisent à le dire certains pessimistes. N'avons-nous pas déjà vu des hommes qui ont nom : René Pottier, Cadolle, Garrigou, Passerieu, E. Georget, Lapize, etc., sortir aussi brusquement du rang des amateurs d'antan, ressemblant vaguement à nos indépendants actuels, se placer en tête dans les grandes épreuves professionnelles, cela sans attendre le nombre des années ? Pottier fut vainqueur dans sa première rencontre et par la suite, acquit une célébrité qui est encore légendaire ; Cadolle pour ses débuts, s'adjugea Paris-Roubaix, Bordeaux-Paris, et fût un des grands ténors de la pédale, jusqu'à sa malheureuse chute de Nimes. Garrigou, lui, gagna le championnat de France, Paris-Bruxelles etc... sans compter le dernier Tour de France. Passerieu ne fut pas moins brillant. Pour ses débuts dans le professionnalisme, il se classait deuxième derrière Pottier dans le Tour de France 1906. Georget fut peut-être plus lent, dans son évolution, mais n'en devint pas moins célèbre ; nous avons encore tous, présentes à la mémoire ses retentissantes victoires. Enfin, le dernier venu, Lapize, ne nous donne-t-il pas lui, par ses succès consécutifs, la preuve qu'il ne suffit pas d'être dénommé professionnel et même d'avoir une grande réputation pour être presque invincible ?

Dans ces conditions, vous voudrez bien convenir avec moi, que la tâche que vont entamer tous ces jeunes, si difficile soit-elle, n'est pas irréalisable.

Pourquoi des hommes qui s'appellent Thys, Salmon, Engel, Figuet, Valloton, Lefort, Egg, Tiberghien etc., etc., ayant fourni dans les courses de leur catégorie des moyennes kilométriques sensiblement les mêmes que celles accomplies par les professionnels, ne pourraient-ils pas les rééditer et même les surpasser ?

Pour moi, en matière de course de fond, où la volonté et l'entraînement jouent un rôle prépondérant, rien n'est impossible, à condition d'avoir allié à la volonté une préparation progressive et rationnelle convenant à son tempérament.

Contrairement à certains exercices, où, outre la volonté, des qualités innées sont indispensables, il est possible, en cyclisme (fond) de faire réaliser à des sujets du plus médiocre aspect, les plus stupéfiantes performances, si on a su doser exactement l'entraînement convenant à leurs moyens.

VALLOTON.

Je prendrai la preuve dans l'énorme moyenne d'hommes, d'aspect chétif et souvent mal conformés, que l'on rencontre parmi les plus notables champions du grand fond. Au moins 50 0/0 sont réformés et déclarés inaptes pour le service militaire.

Les champions de la route (hommes de fond) sont d'une essence moins rare que les sprinters et de ce fait d'une évolution plus rapide, mais aussi d'une supériorité plus passagère.

Nous avons, dans les courses de vitesse, des champions qui, depuis 15 ans, semblent s'être octroyés le monopole des victoires. Prenons, comme exemple Ellegaard, six fois champion du monde, courant, avec succès, depuis 1897 environ. Ce cas n'est pas isolé. Dans les spécialistes du grand fond, nous ne trouvons pas d'exemple semblable. A tour de rôle, les hommes les plus divers se sont disputé la suprématie pour s'éclipser et disparaître ensuite. Je crois trouver l'explication de ce fait de la façon suivante.

Un sprinter est un homme qui doit avant tout être doué de qualités innées, qu'un travail facile, quelquefois agréable, suffira à développer et à maintenir. L'homme de vitesse, étant soumis à un régime et aussi à un entraînement relativement doux, pourra conserver longtemps la volonté et le goût indispensables pour exceller dans un sport quelconque.

Le champion de fond est, lui, bâti entièrement par l'entraînement ; ses qualités natives passent au deuxième plan ; exemple : au sprint, nous opposerons Ellegard possédant des qualités innées pour la vitesse à un M. X, n'en possédant aucune. Celui-ci sera entraîné, Ellegaard, lui, ne le sera pas et si nous les opposons l'un à l'autre, Ellegaard sera vainqueur. Au contraire, si nous opposons ce M. X sans qualité, mais entraîné, au plus grand champion de fond, sans ancun entraînement, ce dernier ne pourra lui opposer aucune résistance.

Donc, un homme de fond ne pouvant briller que par l'entraînement devra faire abstraction de tous plaisirs. Il se soumettra a un entraînement rigoureux, qui seul pourra lui donner la supériorité. Mais le travail qu'il devra fournir pour arriver au but étant très pénible et ne permettant aucun écart, cet homme, lorsqu'il aura satisfait ses ambitions en gagnant les épreuves qui formaient son idéal, arrivera à se relâcher dans sa préparation. De là, viendra le commencement de son déclin.

Vous pouvez cependant croire que malgré la sincérité de mon opinion, je me dispose, en m'entraînant sévèrement, à retarder si possible, l'éclosion des nouveaux venus et à prouver que l'on peut quelquefois, avec de la volonté être et avoir été.

Lucien Petit-Breton.

Pour toutes les questions et études relatives à la chasse à courre, la chasse à tir, la chasse au renard, l'équitation, la pêche, le coursing, etc., etc., lisez

FERMES ET CHATEAUX

Spécimen de la publication franco contre 0 fr. 10.

NOS GRANDES ENQUÊTES

LE MOTEUR QU'ILS DEMANDENT

Il y a peu de temps encore, essayant de classer entre eux les divers types d'aéroplanes, au moment du Salon, nous disions : « L'uniformité dans les monoplans a surtout été imposée par l'uniformité des moteurs. Jusqu'à ce jour on n'a pas construit des moteurs d'aviation pour l'aéroplane. On a construit des aéroplanes pour des types de moteur d'aviation qui marchent et qui donnent satisfaction à l'heure actuelle ».

C'est pourquoi, il y a un mois, ici même nous posions la question aux divers aviateurs, en leur demandant, à propos du prix fondé par l'empereur d'Allemagne :

Quel serait, pour vous, l'idéal en moteur d'aviation ?

Et pour préciser, nous indiquions les dix points suivants :

1° *Puissance* (maxima et minima).

2° *Puissance massique* ou au kilogramme.

3° *Poids total* (qui résulte des deux réponses ci-dessus.)

4° *Encombrement* (c'est-à-dire dimension du moteur complet).

5° *Régime* (c'est-à-dire diverses vitesses de tour que peut prendre le moteur).

6° *Mode de construction* (c'est-à-dire disposition des cylindres par rapport au vilebrequin).

7° *Carburateur et allumage.*

8° *Prix de vente.*

9° *Durée.*

10° *Consommation.*

Et voici les réponses qui nous sont parvenues.

André Beaumont.

Notre collaborateur technique André Beaumont, vainqueur de Paris-Rome, du Circuit Européen, et du Tour d'Angleterre a parcouru plus de 10.000 kilomètres dans les airs l'an dernier. Il trouve nos moteurs actuels beaucoup trop imparfaits et déclare qu'il faut en abandonner le principe.

ANDRÉ BEAUMONT

Pour vous donner une réponse précise je reprendrai point par point le questionnaire que vous m'avez posé au sujet du moteur d'aviation idéal.

1° Puissance totale : 200 à 500 chevaux (en dix moteurs de 50 chevaux).

2° Puissance au kilogramme : 0 kil. 500.

3° Poids total : 250 kilogrammes.

4° Encombrement : chaque moteur 0 m. 50 × 0, 50 × 0,10.

5° Régime : *Moteurs pouvant tourner au ralenti* et donnant à cette allure environ le 1/10 de leur puissance.

6° Mode de conception : turbines à explosions.

7° Mode de carburation et d'allumage : carburation automatique ; allumage par magnéto.

8° Prix de revient : celui d'un moteur d'auto.

9° Durée minima : celle d'un moteur d'auto.

10° Consommation au cheval : celle d'un moteur d'auto.

Vous me demandez le moteur idéal ? Je ne sais si celui dont j'esquisse de très loin les caractéristiques principales, existera jamais, mais atteint-on jamais son idéal ?

En tout cas, avec celui-là je vous promets qu'on pourrait parfaitement se risquer en famille dans n'importe quel véhicule aérien. Verrons-nous cette époque de rêve ?

ANDRÉ BEAUMONT.

Jules Védrines.

Le populaire Védrines avait-il déjà conçu son programme électoral, car on sait que dans les programmes électoraux, l'art est de tout dire en ne rien précisant.

Toujours est il qu'il ne conclut point. Voici sa réponse :

Les qualités des appareils d'aviation augmenteront avec la force motrice. Plus le moteur sera puissant, léger et toujours rotatif, plus aussi l'ingénieur pourra conserver le *planeur* de son appareil sans l'empêcher d'aller vite pour vaincre les coups de vent. Il me paraît difficile de donner une réponse satisfaisante au questionnaire que vous me communiquez.

D'une part, l'idéal du moteur d'aviation est d'atteindre au maximum de puissance et de durée avec le minimun de poids, de consommation, de prix de revient, etc...

Je ne vois pas, d'autre part, à quel chiffre on peut fixer l'idéal qui peut être pratiquement atteint.

Pour le moment et pour longtemps encore le moteur rotatif que nous employons tous, approche la perfection à bien des points de vue.

Je regrette de ne pouvoir vous donner un renseignement plus satisfaisant, mais la question que vous me posez est vraiment trop générale.

J. VÉDRINES.

Léon Morane.

Nul plus que Léon Morane, dont l'appareil, piloté par Tabuteau, vient d'atteindre une vitesse de 160 kilomètres de moyenne sur le parcours Pau-Paris, n'était qualifié pour donner son opinion sur la délicate question des moteurs.

Le poids actuel des moteurs d'aéroplane est très normal, ce n'est pas de ce côté qu'il faut chercher l'amélioration, pas plus d'ailleurs que du côté de la puissance. 50 à 60 chevaux suffisent pour triompher de toutes les difficultés de l'air. La vitesse d'un aéroplane dépend du constructeur de l'appareil et non pas de la plus ou moins grande puissance du moteur. Rappelez-vous qu'au début, les ingénieurs des grandes maisons d'automobile plaçaient de véritables monstres sur leurs châssis, avec les progrès et les perfectionnements ils en sont maintenant aux moteurs petits souples et réguliers.

LÉON MORANE

Je résumerai ainsi les améliorations à apporter à nos moteurs actuels :

1° Supprimer le bruit qui fatigue le pilote.

2° Diminuer l'encombrement et la tuyauterie inutile.

3° Avoir la possibilité de lancer seul son hélice et de remonter à bord ; ce que l'on ne peut obtenir qu'avec des moteurs tournant au ralenti.

4° Généraliser le type du rotatif, qui est facile à poser et d'un encombrement restreint.

5° Eviter les complications qui, loin d'être des perfectionnements sont toujours des causes de pannes.

6° N'employer que le refroidissement à air, condition essentielle pour avoir un engin pratique.

7° Etablir des organes robustes qui ne demandent pas un entretien et des soins incessants.

8° Etablir un prix de revient inférieur à celui des moteurs de série actuels.

LÉON MORANE.

Henri Bregi.

Le sapeur-aviateur Henri Bregi, qui le premier vola au Maroc, nous fait un véritable petit cours pratique. Bregi est, on le sait, l'un des meilleurs collaborateurs de Bréguet, et à l'aérodrome militaire de la Brayelle, dont il est l'un des grands pilotes, il expérimente chaque jour des modèles nouveaux.

Voici les réponses successives que je crois possibles à vos questions :

1° *Puissance totale maxima et minima*, est vague.

La puissance minima, c'est la panne, ou c'est le moteur de 15 HP pour enfants en bas âge, si vous voulez.

La puissance maxima, ce sera l'aéro-transat de demain, disons 5.000 HP ; cela dépend purement de l'appareil et aussi de ce que l'on en exige.

2° *En puissance au kilogramme.*

Evidemment, il serait idéal qu'elle soit aussi grande que possible. C'est encore, je crois, une question d'appareil. Les petits appareils doivent demander des moteurs plus légers au cheval que les grands ; pour les autres appareils, le terme consommation prendra vis-à-vis du poids une importance d'autant plus grande, qu'on augmentera la puissance des moteurs et qu'on désirera faire de grands voyages.

3° *Poids total.*

Je pense que 2 kilogrammes par cheval est une bonne moyenne.

4° *Encombrement.*

Il doit être minimum, mais c'est surtout une question d'adaptation ; on doit, avec n'importe quel type de moteur, arriver à une adaptation convenable.

5° *Le régime dépend de :*

1° Le rendement de l'hélice, d'où faible vitesse.

2° La puissance massique du moteur, d'où grande vitesse.

3° La durée du moteur.

Je crois que de 1.150 à 1 250 tours, le régime est acceptable, pour que le moteur soit souple, les reprises très franches et la marche à volonté convenable.

6° *Mode de conception :*

Tous sont bons, à la condition d'être établis d'une façon rationnelle ; malgré tout, il apparaît que la disposition en étoile, fixe ou rotative, est la plus convenable si l'on veut allier la légèreté à la robustesse.

Le moteur d'aviation doit être à un grand nombre de cylindres pour qu'il soit : souple, d'un fonctionnement doux, et que les hélices ne soient pas soumises à une irrégularité motrice considérable.

A mon avis, si on pouvait mettre 36 cylindres, ce serait très bien.

7° *Le carburateur automatique*, et rien à faire pour le pilote si possible.

L'allumage le meilleur que je connaisse est par magnéto à haute tension.

8° *Prix de revient.*

Minimum pour le constructeur, mais, hélas ! toutes les conditions que l'on demande aux moteurs d'aviation déterminent le contraire.

9° *La durée* aussi grande que possible : un moteur bien construit et entretenu doit durer des années à condition qu'on le soigne.

10° Consommation en huile et essence aussi petite que possible pour les gros appareils.

Quelconque pour les monoplans.

Un point encore essentiel à noter et à souligner, il est très intéressant que les moteurs d'aviation soient munis de silencieux :

1° Pour éviter la fatigue du pilote et de ses passagers qui, à l'heure actuelle, ont besoin de correspondre entre eux facilement.

2° *Surtout au point de vue militaire* car, en effet, lors des dernières manœuvres, les troupes étaient averties de la présence d'un aéroplane avant l'apparition de l'appareil au zénith, par le bruit du moteur ce qui donnait tout le temps aux troupes ennemies de se cacher facilement.

HENRI BRÉGI.

Kimmerling.

Voici l'avis de Kimmerling, un des meilleurs pilotes de monoplan, qui se classa en bonne place dans le Circuit Européen et qui fut directeur des écoles Sommer à Lyon puis à Douzy et qui est aujourd'hui à Mourmelon :

Je me place dans la situation de l'aviateur ayant un appareil parfait, planant admirablement et pouvant réduire considérablement sa vitesse. Dans ces conditions, je désirerais avoir un moteur remplissant les conditions suivantes :

KIMMERLING

1° *Puissance* : de 30 chevaux à 100 chevaux.

2° *Puissance au kilogramme* : 1 cheval par kilogramme.

3° *Poids total* : de 50 à 150 kilogrammes

4° *Encombrement* : aussi « plat » que possible, c'est-à-dire empruntant le moins de place possible dans le sens de la longueur du fuselage d'un monoplan par exemple.

5° *Régime* : aussi lent que possible.

6° *Mode de conception* : un moteur fixe de préférence en éventail.

7° *Carburation et allumage* : carburation par injection si possible, sinon directe, du moins par gicleur, allumage double, accumulateurs et magnétos.

8° *Prix* : ne dépassant pas 4.000 francs pour le client.

9° *Durée* : celle d'un bon moteur d'automobile, 1.500 à 2.000 heures.

10° *Consommation* ne dépassant pas 350 grammes au cheval heure. J'espère que ces aperçus ne vous paraîtront pas trop « idéalistes » ?

A. KIMMERLING.

Train.

Emile Train. le héros du Circuit Européen, qui seul, sans mécanicien, sans piéces de rechange, tint tête aux meilleurs avec l'appareil qu'il avait lui-même construit, nous donne son avis.

En réponse à votre demande, voici comment je conçois le moteur idéal, tout au moins pour les appareils actuels.

TRAIN

D'une puissance variable de 50 à 100 chevaux, ne pesant pas plus d'un kilog au cheval, soit au maximum 100 kilog et tournant à un régime de 1.500 à 600 tours.

D'un encombrement longitudinal ne dépassant pas 60 centimètres avec cylindres en éventail fixes à refroidissement par air.

Ce moteur devrait pouvoir marcher un minimum de 100 heures sans réparation.

Consommation en essence : 350 grammes environ au cheval-heure et 35 grammes d'huile.

Le prix de revient de ce moteur ne devrait pas excéder 3.000 à 4.000 francs.

E. TRAIN.

Henry Kapferer.

L'excellent sportsman qu'est Henry Kapferer a pratiqué toutes les formes de la locomotion aérienne : le ballon, le dirigeable et l'aéroplane n'ont plus de secrets pour lui.

J'estime qu'il ne faut pas chercher un moteur d'aviation idéal, mais une série de moteurs idéaux suivant les types d'aéroplanes si divers auxquels ils devront s'appliquer.

Deux monoplans de même charge utile demanderont des moteurs très différents suivant leur voilure, leur facilité plus ou moins grande de pénétration, leur châssis d'atterrissage plus ou moins lourd, etc.

Je ne parle pas des bi et multiplans..

Dans ces conditions, comment répondre à votre questionnaire d'une précision si embarrassante ? Par un lieu commun ! Disons qu'il nous faut un moteur léger, si possible, mais avant toutes choses, d'une certitude de fonctionnement absolue.

H. KAPFERER.

Frank Barra.

L'excellent pilote Barra, qui se classa brillamment dans le Circuit Européen et dans le concours militaire, a expérimenté presque tous les types de moteurs d'aviation, c'est dire qu'il connaît bien la question.

La principale qualité du moteur d'aviation devrait être son extrême régularité. Maintenant que les appareils peuvent emporter plus de poids sans trop nuire à leur stabilité et à leur vitesse, cette condition devrait être recherchée tout d'abord, bien avant la souplesse et la légèreté. L'aviation ne sera un mode de locomotion vraiment pratique que lorsqu'on disposera d'un moteur sûr et régulier.

FRANK BARRA.

Eugène Renaux.

Il fallait une note humoristique pour finir, c'est Eugène Renaux, le vainqueur de Paris-Puy-de-Dôme qui la donne

Diable que demandez-vous là ! le moteur d'aviation idéal, le voici : 100 chevaux, 100 kilogrammes, 100.000 kilomètres ; pour le reste, voyez mon âne, comme dirait le général de Gallifet, car cette bête est souple, sobre et sait mieux que quiconque ramener sa puissance totale à zéro.

EUGÈNE RENAUX.

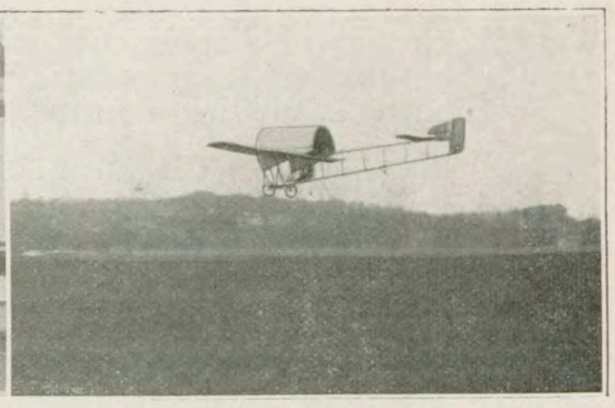
Tout le monde, on le voit, est d'accord pour la souplesse du régime, et cette fois, comme conclusion, nous pouvons dire avec quelque apparence de vérité : voilà réellement ce que doit être le moteur d'aviation, jugé non par ses *pairs*, mais par ses enfants.

GEORGES PRADE.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le capitaine Echeman va effectuer une reconnaissance au cours des manœuvres aériennes du camp de Mailly.

Le 10 mars, l'aviateur Denhaut tombait à l'eau en tentant des essais en Seine avec son hydroaéroplane. On le retirait sain et sauf, mais l'appareil était complètement détruit.

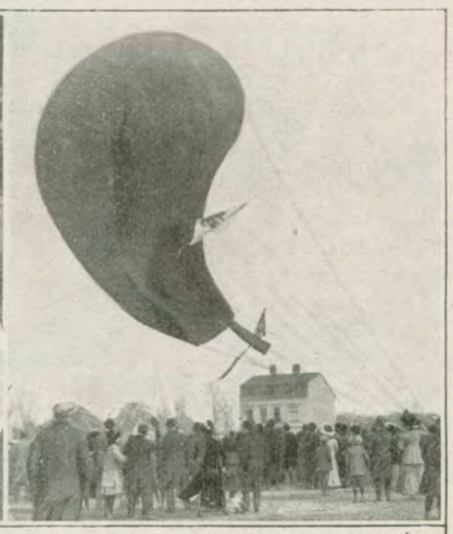


Un curieux monoplan actuellement essayé à l'aérodrome de Juvisy. A remarquer la voûte sustentatrice qui offre un confortable abri au pilote.

Un beau dégagement du goal keeper belge, au cours du match d'association qui mettait aux prises l'équipe de Belgique et celle de Hollande.

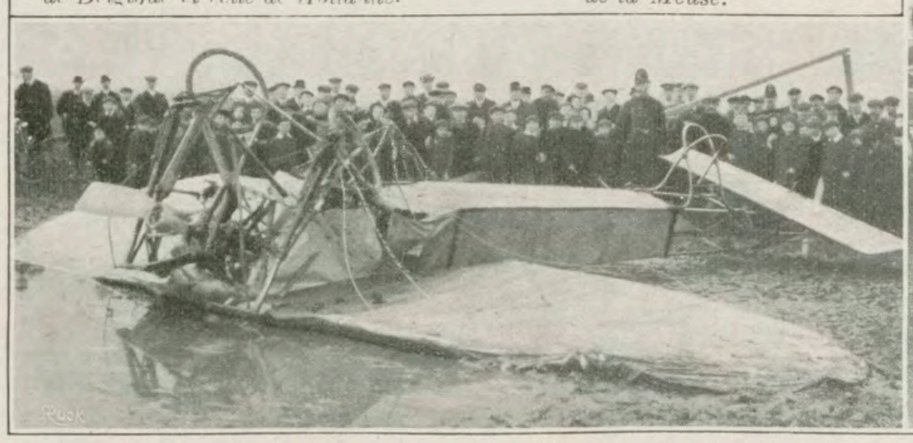
Une descente en luge norvégienne à Christiania. Étant donnée la vitesse, il est impossible de se diriger avec les pieds, aussi les lugeurs se servent-ils d'une gaule de 6 m.

Bernard Grasset, qui a triomphé le 12 mars, dans un match en dix coups d'épée, de M. Maginot, député de la Meuse.



Le sous-lieutenant aviateur Manis se.o de l'armée Italienne se distingue actuellement par ses vols en Tripolitaine.

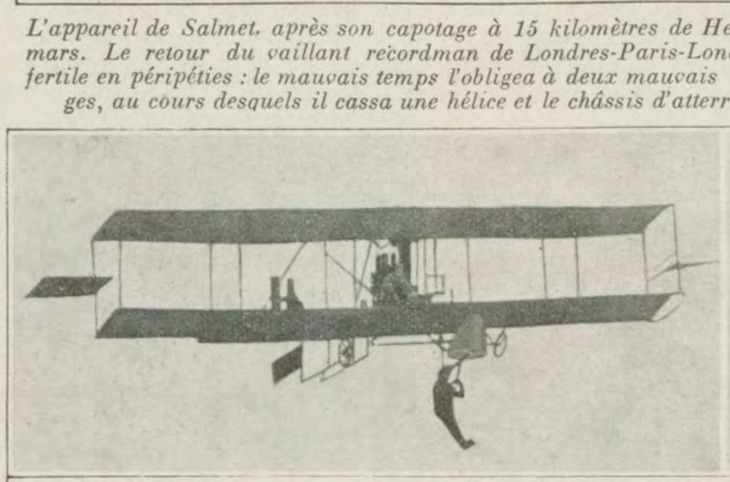
Rallye-Ballon organisé le 10 mars à Crefeld (Allemagne). De nombreuses automobiles prirent part à la poursuite qui dura longtemps.



L'appareil de Salmet, après son capotage à 15 kilomètres de Hendon, le 9 mars. Le retour du vaillant recordman de Londres-Paris-Londres a été fertile en péripéties : le mauvais temps l'obligea à deux mauvais atterrissages, au cours desquels il cassa une hélice et le châssis d'atterrissage.

Hamel vient en automobile à la rencontre de Salmet pour le féliciter.

Roger Morin, qui évoluait avec un passager au-dessus de la promenade des Anglais, le jour de la mi-carême, à Nice, fut obligé, par suite d'une défaillance de son moteur de descendre en vol plané sur la mer. Il était recueilli par une barque ainsi que son passager.



L'expérience d'Albert Berry à Saint-Louis. Abandonnan l'aéroplane de Jannus, il se laissa glisser dans le vide de 2.000 pieds de haut en se confiant à un parachute; l'appareil s'ouvrit au bout de 200 mètres.

L'arrivée de Douarin, le vainqueur du challenge Guillemare.

Joë Bridge qui organisa la rencontre gauchers contre droitiers.

Wisler, un des vainqueurs du championnat des Tout-Petits.

Le 14 mars, au vélodrome du Parc des Princes, le Gloucester Football Club a battu, après une jolie partie, le Stade Français par 13 points (2 essais, 1 but sur coup franc et 2 buts) contre 3 points (un essai).

Le départ de la course des Six jours, disputée au Vélodrome d'Hiver de Bruxelles. L'épreuve se termina le dimanche 17 mars par la victoire de Root-Hill (3651 k.) devant Van Houvaert-Vanderstuyft.

Le char de l'aviation offert par "Le Matin" Il défila le jour de la mi-carême ; il portait un monoplan Deperdussin.

Les obsèques de Raphaël Belli Les cordons du poêle étaient tenus par Poésy, Paul Thil, Henri Piet et Evernden.

A Newcastle, les grévistes, pour se distraire, ont fait sortir les chevaux qui travaillent dans les mines et organisent des courses plates sur les prairies qui environnent l'entrée des puits.

HIPPISME

Les Chevaux de trois ans

Essai de classement d'après leurs origines des chevaux qui, à deux ans, ont montré la meilleure forme.

Nous avons étudié jusqu'ici les pedigrees des douze mâles qui, d'après le handicapeur de l'Optional, se sont classés en tête de leur génération au cours de l'année dernière.

Neuter est celui qui vient au treizième rang. Sur cinq sorties, en 1911, il compte trois victoires. Si celles-ci ont été remportées sur des lots modestes, on doit reconnaître, par contre, que leur style et les distances déjà sévères qu'elles comportaient, suffisent à en rehausser la valeur.

Malheureusement, l'enseignement, que l'on peut tirer de ses origines, ne nous permet pas d'avoir une grande confiance en sa carrière future. Ce n'est pas que son pedigree soit mauvais; bien au contraire. Il possède un inbreeding très rapproché sur Galopin, soutenu par d'autres inbreedings plus éloignés sur Newminster et Orlando, tous deux fils de Touchstone, et sur Pocahontas. Mais Neuter est le résultat du troisième croisement consécutif de Saint Damien avec Nota Bene; or, l'expérience nous apprend que la répétition d'inbreedings aussi concentrés aboutit rarement à la production de sujets de grand ordre.

Shannon a remporté deux victoires sur cinq courses. Son succès le plus intéressant est celui du prix de la Salamandre, dans lequel, sur 1.400 mètres, il battait Rainoire, Gayoffe et Saint-Malo.

Son pedigree contient de nombreux éléments américains dont nous ne pouvons pas prévoir l'influence. Son père, Irish Lad, remonte à une souche purement américaine, qui n'est pas classée parmi les familles numérotées; quant à sa mère Census, elle se rattache à une poulinière de la famille 5, qui, née en Angleterre en 1808, a été importée ensuite aux Etats-Unis.

Corton II a couru huit fois: à part deux défaites radicales, il s'est placé quatre fois troisième, une fois second et une fois premier. Son unique victoire a été acquise, dans un style impressionnant, sur les 1,600 mètres du premier prix d'automne; et, dans ses sorties suivantes, il n'a échoué que derrière Montrose II et Pétulance d'une part, Mongolie et Galion d'Or d'autre part.

Son ascendance est excellente: il a pour père, Retz, le vainqueur du Derby français de 1902, et pour mère, Clairette, une propre sœur de Champignol et de Chambertin; cette Clairette remonte à une des meilleures souches de la famille 5, une jument, Miss Ann, importée en France en 1827.

Le croisement offre de bons éléments avec deux inbreedings éloignés sur Newminster et Sweetmeat, et l'outbreeding de Stockwell sur Le Sancy. Bien que sorti du prix à réclamer, Corton II peut nous donner l'espoir d'une carrière intéressante.

Impérial II a disputé deux courses pour être une fois troisième et une fois premier. Il a battu Didius et Veglione. Ce n'est pas une performance étonnante; et son pedigree pouvait permettre de s'attendre à mieux. Son père Chaucer est un fils de Saint Simon, dont l'origine maternelle est magnifique. Sa mère, Impatience, fait partie de la famille 22; elle descend directement de la mère de Merry Hampton et se rattache à une souche dont une autre branche a donné, en France, Omnium II.

Le croisement est très intéressant: il comporte deux inbreedings rapprochés, l'un sur Hermit, l'autre sur deux propres frères, The Palmer et Rosicrucian. Il contient aussi d'autres inbreedings plus éloignés sur Voltigeur, sur Newminster et sur Queen Mary, ce dernier se trouvant déjà chez la mère. De tels éléments semblent être l'indice d'une qualité sérieuse unie à l'aptitude sur la distance.

Didius, en cinq sorties, a remporté deux petites victoires sur des distances assez longues. Il est fils de Maintenon et de Dido, une jument qui a très bien couru sous les couleurs de M. W. K. Vanderbilt. Cette Dido se rattache à une souche purement américaine, qui n'est pas classée parmi les familles numérotées, mais qui est assez estimée aux Etats-Unis, puisqu'elle a déjà donné naissance à Optimist. C'est une branche qui, en France, s'est assez honorablement comportée jusqu'ici.

Manthorpe a gagné deux courses sur huit tentatives. Il est, lui aussi, d'origine américaine; il remonte cependant à une poulinière anglaise de la famille 4, nommée Myrtle, qui a été importée aux Etats-Unis en 1836. L'étude de son ascendance, qui compte de nombreux ancêtres américains, nécessiterait une expérience spéciale, que la suite des résultats de l'invasion récente nous permettra d'acquérir peu à peu.

De Viris n'a comme titres que deux places de second; il est vrai qu'elles ont été obtenues dans des lots nombreux et bien composés, derrière Bugler et derrière Mongolie.

Son pedigree présente d'excellents éléments de succès: l'union de Simonian avec Biella donne un inbreeding très rapproché sur Silvio, puis d'autres plus éloignés sur Rataplan-Stockwell, sur Ion et sur Voltigeur, et un outbreeding de Saint Simon sur See Saw. Le danger réside dans ce fait que Biella a déjà produit avec Simonian, en 1906 Mademoiselle Bon; en 1907, Berceuse; en 1908, elle a été vide; en 1909, elle a eu encore avec Simonian, De Viris. Cette année de viduité aura-t-elle suffi pour atténuer les mauvais effets de la répétition d'un croisement aussi concentré: il faut l'espérer.

Nous avons terminé l'examen des mâles dont le poids dans le Handicap Optional dépassait 55 kilos. En nous imposant la même limite pour les femelles, nous en aurons cinq à passer en revue: Pétulance, Mongolie, Porte Maillot, La Plata II et La Choisille.

Pétulance, sur cinq courses, compte trois victoires; mais ses deux défaites sont très excusables: dans l'une, elle a eu un accroc au départ, et dans l'autre, elle a battu Mongolie pendant le parcours pour faire le jeu de son camarade d'écurie Montrose II.

L'impression que l'on retire de ses performances n'est nullement amoindrie par l'examen de son pedigree. Son père est Maintenon; quant à sa mère Perpetua, elle est fille de Saint-Simon et appartient à une souche célèbre de la famille 16, puisque sa grand'mère Ornament est une propre sœur d'Ormonde, le fameux aïeul de Flying Fox. Le croisement donne un inbreeding normal sur Doncaster, soutenu par d'autres plus éloignés sur Pocahontas, Newminster et Thormanby; il contient aussi l'outbreeding, qui semble devenir classique, du Sancy sur Galopin.

Mongolie, tout en pouvant invoquer une carrière à peu près égale à celle de Pétulance, est cependant loin d'avoir d'aussi sérieuses origines. Elle est fille de Montlieu, dont on doit regretter la disparition prématurée, car il s'annonçait comme un excellent reproducteur; mais, du côté de sa mère, l'ascendance est beaucoup moins brillante. Elle se rattache cependant à la famille 2.

Le croisement comporte des inbreedings éloignés sur Stockwell, Orlando, Ion et Newminster, et un outbreeding de Saint Simon sur See Saw.

Porte Maillot a gagné quatre courses sur six: elle a remporté notamment le Prix Morny à Deauville sur la Choisille, Sightly et Montrose II. Le mérite dont elle a fait preuve est le fait d'un héritage qui s'explique facilement si l'on songe qu'elle a pour père Gardefeu et pour mère Hélène, une propre sœur d'Ajax et d'Adam. Ce croisement donne un inbreeding sur Dollar, soutenu par un autre sur The Flying Dutchman et un outbreeding de See Saw sur Galopin. Bien qu'il soit rationnel et bien conçu, ce pedigree laisse une impression de doute; peut-être se laisse-t-on influencer par cette remarque que les filles de Gardefeu ont souvent démenti à trois ans les promesses de leurs premières armes.

Quoiqu'elle ait une carrière moins brillante, La Plata II attire plus l'attention par sa naissance. Son père Flying Fox lui apporta l'inbreeding sur Galopin; sa mère, Laputa, poulinière importée récemment d'Angleterre, lui apporta l'inbreeding sur Queen Mary, souche remarquable de la famille 10 à laquelle elle remonte directement.

Or, le croisement de Galopin sur Queen Mary a donné souvent de très bons résultats. L'union de Flying Fox et Laputa donne en outre de nombreux inbreedings: sur Doncaster, sur Macaroni, sur Newminster, sur Voltigeur et Volley, sur Miss Agnès et sur Blink Bonny.

Il y a là, en résumé, un pedigree sérieux qui nous permet d'espérer une excellente carrière de trois ans.

La Choisille a battu Montrose II pour ses débuts; dans la suite, elle n'a pas tenu tout à fait ce que promettaient ces débuts; mais elle s'est fort honorablement comportée. Son ascendance, Phœnix et Cypriote, comporte un inbreeding sur Sterling, un autre sur Newminster, et un outbreeding de Saint Simon sur Le Sancy. Malgré ces bons éléments, l'étude de son pedigree semble ne promettre qu'une spécialiste des courtes distances.

Pour résumer cet essai un peu présomptueux sur la carrière future de nos chevaux de trois ans, nous les classerons en trois catégories:

Ceux qui sont susceptibles de confirmer leur forme de l'an dernier; ils comprennent Montrose II (famille 2), Quai des Fleurs (1), Bugler (3), Corton II (5), De Viris (14), Pétulance (16), Porte Maillot (2).

Ceux qui sont susceptibles de montrer une forme supérieure à celle de l'an dernier; ce sont: Dundee II (1), Hooligan (✠), Chut (4), Impérial II (22), La Plata II (10).

Ceux qui, peut-être, ne tiendront pas ce que promettaient leurs débuts; Rodriguez (22), Radial (19), Martial III (31), Zenith II (20), Neuter (2), Shannon (5), Didius (✠), Manthorpe (4), Mongolie (2).

Une catégorie à part, comprend Romagny (17), Galion d'Or (16) et La Choisille (20), qui ont des chances de maintenir leur rang de l'an dernier tout en montrant une aptitude spéciale, les deux premiers sur les longues distances, la dernière sur les courtes distances.

RENÉ RIONDET.

(1) Voir les Numéros 703 et 704.

La réouverture du plat

Elle a été marquée par de nombreuses surprises.

Avec la réouverture des courses plates, le sport légèrement somnolent s'est réveillé. Le réveil a même été brusque: le prix de Saint-Cloud, l'Optional, le Grand Prix de Nice, sans compter Auteuil, tout cela en trois jours, voilà une semaine bien remplie.

A Saint-Cloud, on attendait Montrose II, on nous l'avait promis.

PATRIOTISM, QUI S'EST TUÉ A AUTEUIL (17 mars).

Au lieu de Montrose II, nous avons eu Le Cid III, un inédit. C'est la première fois qu'un inédit gagne le Prix de Saint-Cloud. Qu'est ce donc que ce nouveau venu qui s'appelle Le Cid, et dont le coup d'essai est une victoire importante? On n'en sait trop rien encore, un bon sujet certainement. Si Gayoffe et Houli sont restés simplement ce qu'ils étaient l'an dernier, les battre n'est pas un exploit, même pour un débutant.

Le lendemain, à Maisons Laffitte, nous avons eu la victoire de Sightly dans l'Optional. Certes il n'y a pas lieu de crier merveille. Gagner l'Optional avec 52 kilos n'est pas un exploit. Mais elle a gagné vraiment bien plaisamment, et elle a bien des arguments pour elle. Sa parenté d'abord et son entraîneur qui la tient, en haute estime.

Arrivons à Nice. Les favorites n'ont décidemment pas de chance dans ce Grand Prix. La vaillante Tripolette n'a guère mieux réussi que ne l'avait fait l'an dernier Marsa. Fidèle à son système, son entraîneur ne lui avait accordé aucun repos, il l'avait tout l'hiver entraînée sans répit. Elle semblait d'ailleurs s'en bien trouver.

Il y a bien des raisons pour expliquer sa défaite: le poids, la monte, on n'a que l'embarras du choix. Les courses prochaines nous édifieront. Enregistrons en attendant la victoire de Garance II.

La monte de Stern, sa belle apparence, le prestige des couleurs qu'elle portait (car les couleurs de M. de Romanet sont très populaires à Nice) lui ont valu une certaine faveur. Elle a gagné d'ailleurs très plaisamment et il faut souhaiter de la voir rester à la hauteur de ce succès.

STUART

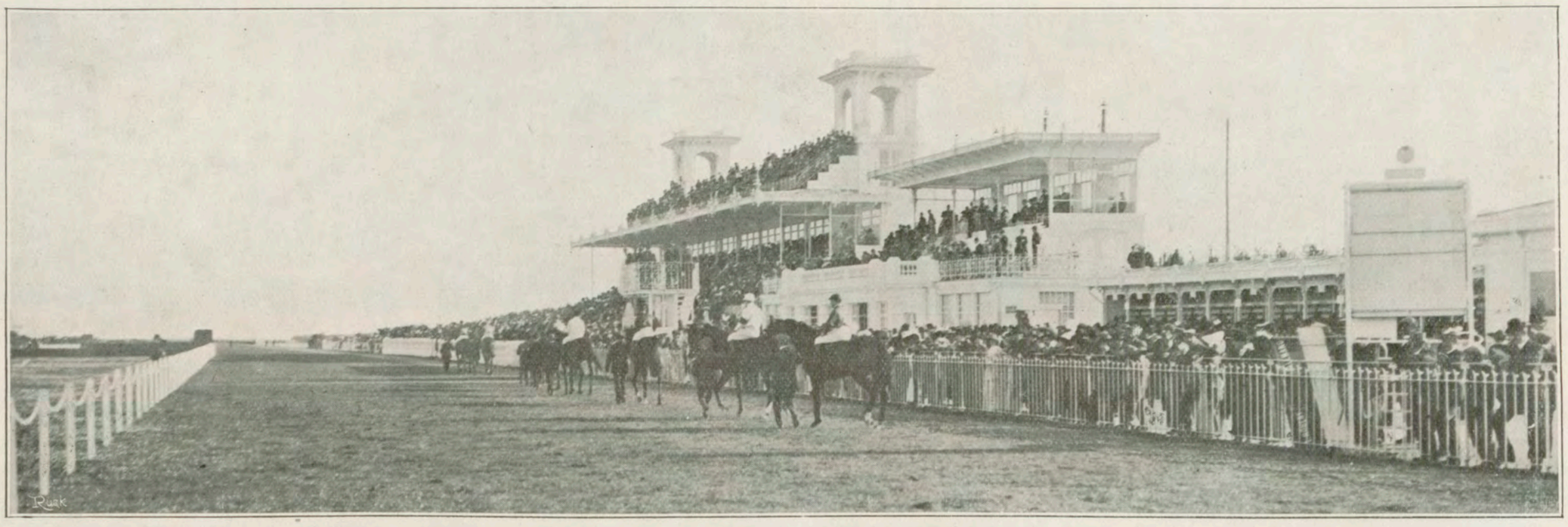
Nous signalons à nos abonnés que les primes suivantes sont totalement épuisées:

Coffrets de chocolat Vinay; Parfums d'Orsay; Volumes à 3 fr. 50; Partitions de musique; Trousses de pêcheurs.

Nos abonnés trouveront de nouveaux avantages dans l'édition du *Carnet Multiprimes* que nous préparons actuellement et qui paraîtra sous peu.

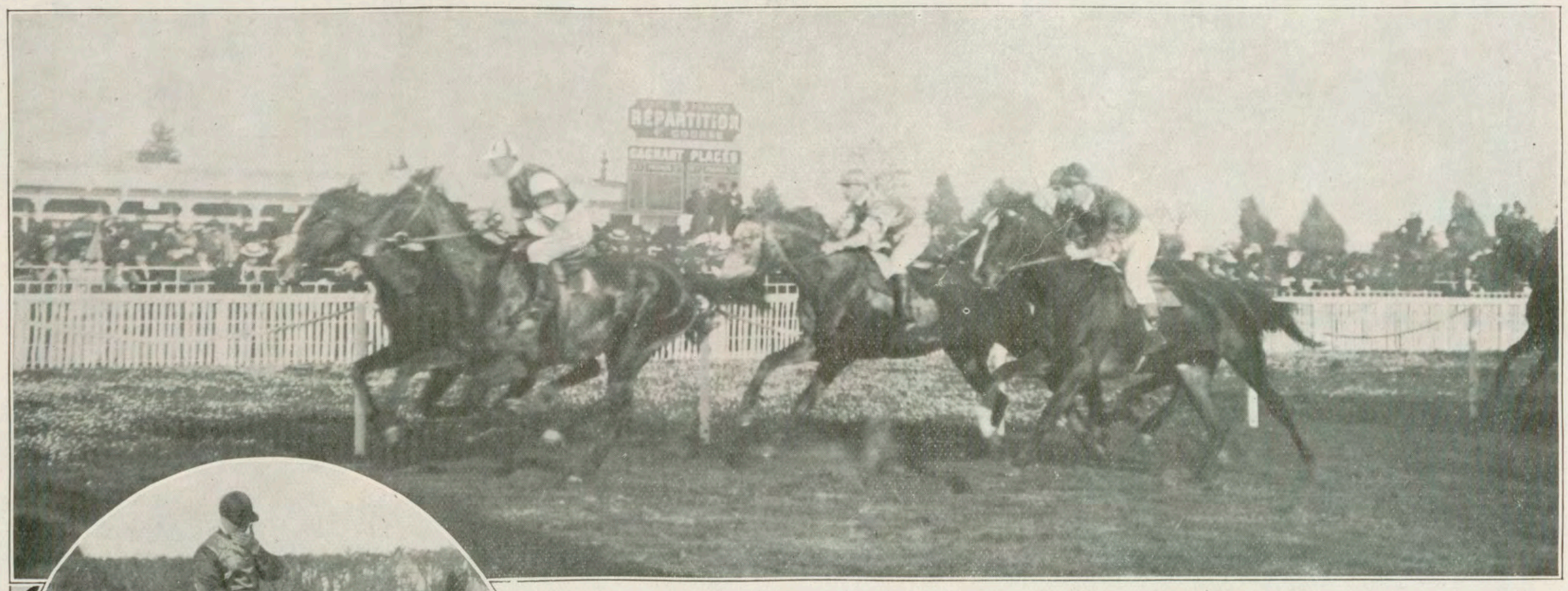
LE GRAND PRIX DE NICE

(Photographies de notre envoyé spécial)



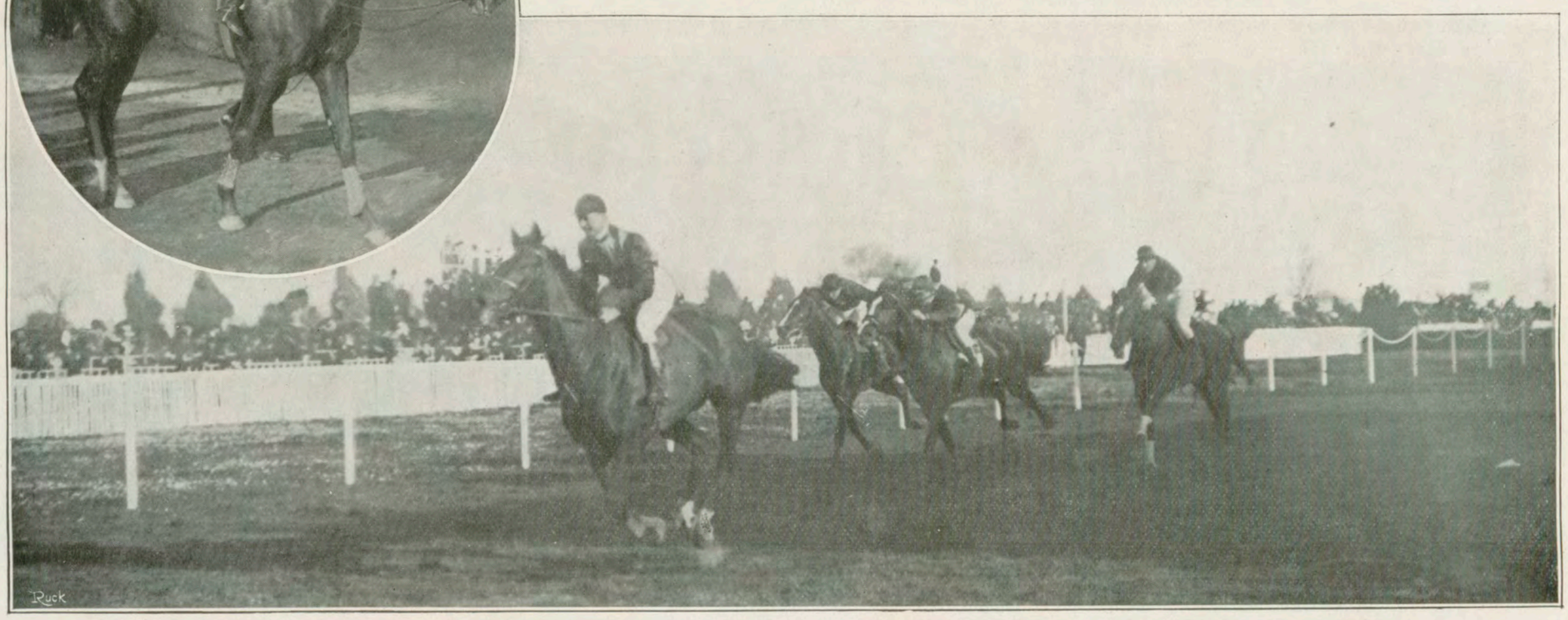
LE DEFILÉ AVANT LE CANTER

Le Grand Prix de Nice, disputé par onze concurrents, a présenté le plus vif intérêt, la course est revenue à Garance II, avec laquelle Stern a fait une course d'attente judicieuse. Le temps merveilleux avait attiré une très grande affluence de sportsmen sur l'hippodrome du Var.



UN PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES

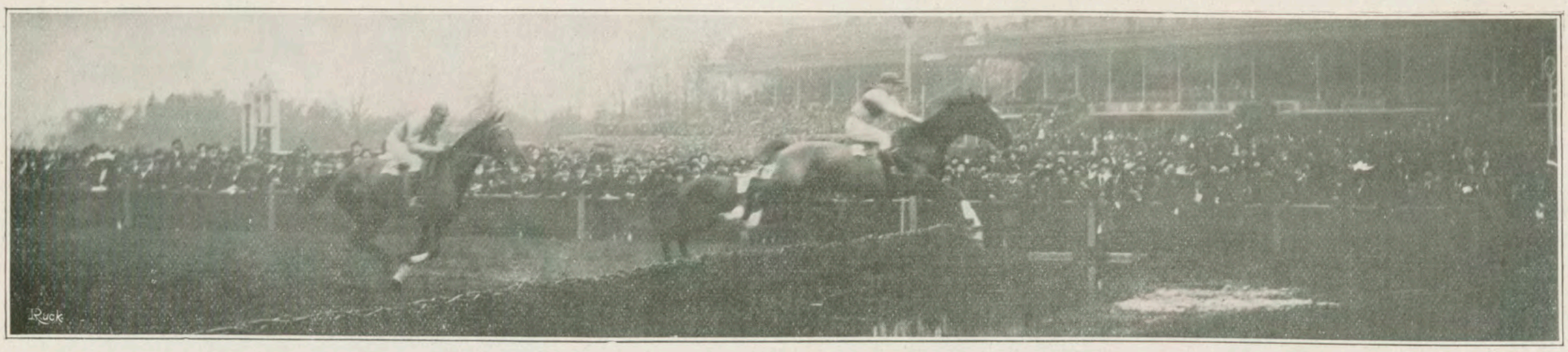
Après le défilé traditionnel, le départ put être donné dans d'excellentes conditions. Shannon est parti en tête, remplacé bientôt au commandement par Hessian. Kildare et Tripolette les suivaient de près.



L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE NICE. (2.200 mètres, 100.000 francs). — Nice, 17 mars.

Au tournant, Templier III a poussé une bonne pointe, mais Garance II arrivait à l'extérieur et, en quelques foulées, la pouliche de M. de Romanet se détachait, passant le poteau avec trois longueurs et demie d'avance sur Templier. Météore troisième à une demi-longueur. En médaillon, Garance II, après sa victoire.

LES COURSES DE LA SEMAINE



Ray Grass Crémier Soir de Fête

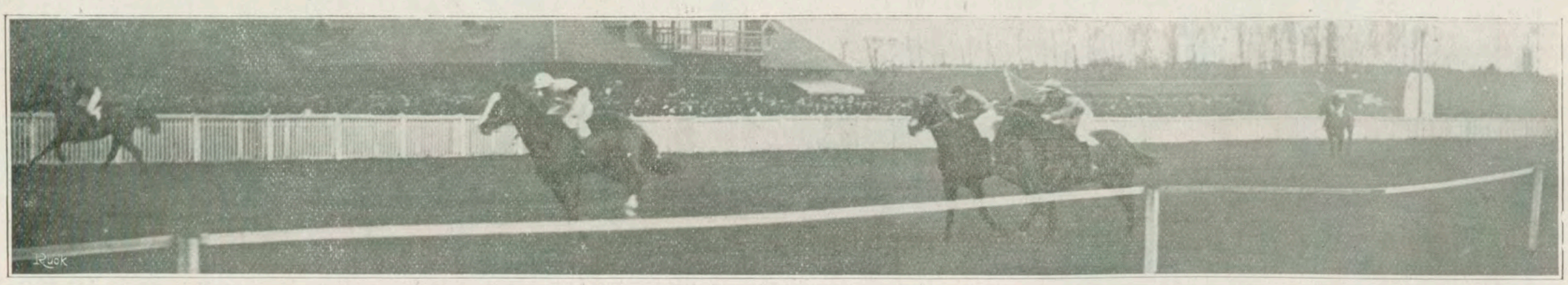
LA RIVIÈRE DU HUIT DANS LE PRIX EMILIUS (Steeple, 4.200 m., 10.000 fr.) — Auteuil, 14 Mars.

Soir de Fête a mené jusqu'à la dernière haie où Ray Grass le rejoignait. Soir de Fête laissait passer son compagnon d'écurie qui gagnait par trois longueurs. Crémier avait désarçonné son jockey, à la rivière des tribunes et avait continué.

Le Cid III Gayoffe Houli Impérial II Zénith II Salami Galion d'Or Héros II

LE PRIX DE SAINT-CLOUD (2.000 m., 20.000 francs.) — Saint-Cloud, 15 mars.

Galion d'Or a pris la tête dès le départ et l'a conservée jusqu'après le dernier tournant. A la distance, Gayoffe et le Cid III se détachaient. Le Cid l'emportait d'une longueur et demie. Houli était troisième devant Zénith II.



LE HANDICAP OPTIONAL (1.600 m., 20.000 fr.) — Maisons-Laffitte, 16 Mars.

Au poteau ordinaire, Sightly prenait le meilleur et résistait à l'attaque de Wagram II qu'elle battait de deux longueurs et demie. Holly Hill était troisième à une tête.

Kom Ombo L'Argentière II Joyeux II Gay Duchess Zillah Maïs II

LA CLAIE DES FORTIFICATIONS DANS LE PRIX JUIGNE (haies, 3.500 m., 15.000 fr.). — Auteuil, 17 Mars

Kom Ombo menait d'abord. A la dernière haie, les concurrents étaient presque ensemble devant Zillah qui culbutait. Sur le plat, Gay Duchess réglait facilement à la fin Joyeux II. En médaillon, le saut de la rivière dans le Prix d'Auteuil (3.500 m., 20.000 fr.), gagné par Tricoche.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

Corbett, léger et vite comme toujours sur ses jambes, tournait autour de Fitzsimmons, comme un faucon autour de sa victime. Fitz replié sur lui-même, suivant de l'œil tous les mouvements de son adversaire, semblait une panthère, prête à bondir aussitôt qu'elle verrait un passage. Après avoir tourné un moment, Corbett s'élança et porta un coup à Fitz sur la bouche. Le combat était commencé, Fitz, clinchant une seconde, tourna la tête vers la loge où se trouvait sa femme et lui fit un petit signe d'encouragement.

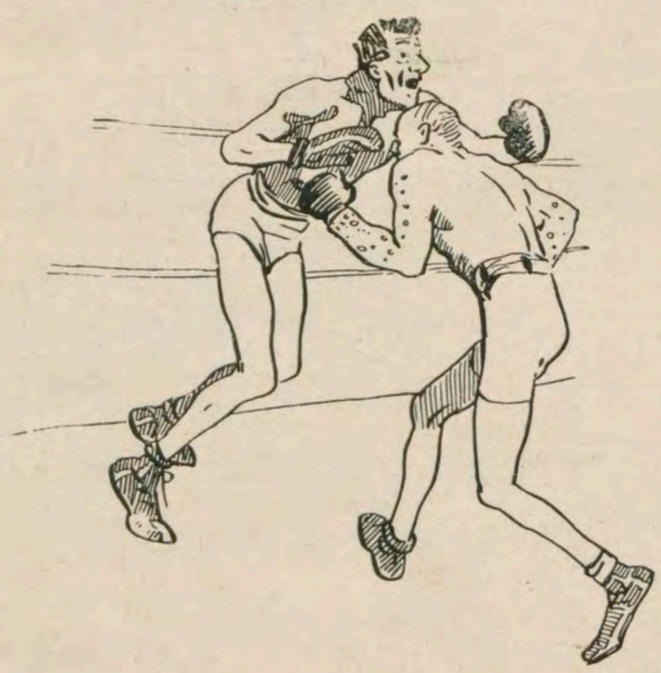
Je n'ai pas l'intention de raconter ici par le détail tout ce combat. Chacun des coups, cependant, est resté dans ma mémoire. Je peux fermer les yeux et voir se dérouler devant moi toutes les péripéties de la bataille. Je l'ai souvent fait, quand j'étudiais un coup ou que je m'entraînais pour le jeu des jambes.

Le premier round fut tout entier rempli par un joli travail de vitesse, sans un coup vraiment dur, chaque homme s'essayant à étudier la manière de l'autre. Chacun d'eux avait déjà vu l'autre combattre et ne se laissait pas facilement tromper. Ni l'un ni l'autre ne voulait compromettre sa chance, encore que Fitzsimmons semblât être le moins prudent des deux.

Corbett sautait et frappait avec mesure. Fitz, la figure rougie par les coups, se contentait de grimacer et d'attendre sa chance.

Ce n'était pas un de ces boxeurs qui, comme Corbett, fatiguent peu à peu et méthodiquement leur adversaire. C'était un frappeur terrible, qui triomphait par un knock-out inattendu. Corbett le savait et se montrait aussi prudent qu'un renard. C'était vraiment un beau spectacle que de voir chaque homme étudiant son adversaire et mesurant ses coups à moins d'un pouce près. A la fin du round, Corbett retourna à son coin en sautant et en riant, plein de joie et de confiance. Fitz resta debout, comme s'il n'avait pas besoin de s'asseoir pour se reposer.

Et le combat continua. Corbett devenant plus audacieux, marquant Fitz du gauche et du droit aussitôt qu'il trouvait un passage. Fitzsimmons atteignit la bouche de Jim, d'un droit très dur et je vis une grimace passer un moment sur la figure de notre champion, Il avait la lèvre fendue, mais il ne voulait pas montrer le « premier sang ». Il se



FITZ L'ATTEIGNIT PAR LE FAMEUX COUP AU « SOLAR-PLEXUS »

mit à frapper jusqu'à ce qu'un mince filet cramoisi coulât du nez et des lèvres de son adversaire et alors, seulement Corbett cracha le sang qu'il avait dans la bouche.

Fitzsimmons bluffait et Corbett le voyait aussi bien que n'importe qui dans l'assistance. Chaque fois qu'il était frappé, le boxeur roux tournait la tête vers son coin et souriait à sa femme, pour lui faire croire qu'il n'était pas atteint. Corbett lui portait des coups très durs, mais il n'arrivait pas à l'endormir, et pour Fitzsimmons, qui était un rusé, c'était peut-être un de ses moyens d'amener l'homme le plus scientifique à sa portée.

Au sixième round, le jeu rapide des jabs et des crochets courts à la mâchoire commença. Le champion des poids moyens semblait fatigué; il avait peine à se tenir sur ses jambes. Sa figure était couverte de sang. Corbett frappait de plus en plus dur et semblait plein de confiance. Enfin, Fitz vint en clinch, reçut un coup au corps et glissa sur les mains et sur les genoux. Puis il se mit franchement sur les genoux et se débarrassa la gorge du sang qui l'étranglait et lui soulevait le cœur. Il laissa compter neuf et se releva. Corbett l'attendait de pied ferme. Au lieu de se jeter sur lui comme un sauvage et d'essayer de le mettre à terre à nouveau en l'assaillant sans cesse, comme le font la plupart des boxeurs, quand ils croient avoir leur homme, il prit son temps, faisant des feintes et ne frappant qu'avec prudence, pendant que son adversaire chancelait. Nous étions dans la joie, mais le vieux rusé qu'est Belly Delaney, le vétéran, cria à Corbett : « C'est du chiqué, Jim ! Méfie-toi ! »

Quand la cloche sonna, Fitz revint dans son coin, comme un homme ivre, et se laissa tomber sur sa chaise. Nous nous occupions de Corbett, mais, en jetant un coup d'œil de l'autre côté du ring je vis la serviette s'agiter frénétiquement dans le coin opposé. Evidemment, les seconds de Fitz étaient en émoi. Dans notre coin, Jim était assis bien droit, riant et faisant des plaisanteries, avec ses amis, dans l'assistance. Il paraissait devoir gagner facilement. Sans doute, il pensait aux bons jours qu'il allait passer, quand il serait sacré à nouveau champion du monde. Ainsi, pour moi, car, durant les quelques derniers jours, j'avais compris que Corbett, quand il aurait remporté la victoire m'emmènerait avec lui dans l'Est et me mettrait à même de prendre une place parmi les champions. Quand il se retirerait, ainsi avait-il dit à Charlie White, c'est moi qui lui succéderais et qui chercherais à me faire une place avec mes poings.

Mais, quand la cloche sonna pour le commencement du septième round, Fitzsimmons se leva de sa chaise, rapide comme l'éclair. Je vous assure qu'il ne paraissait plus ivre du tout. Il se précipita sur Corbett avec tant d'ardeur à travers le ring, que Jim, fut, pour ainsi dire, surpris dans son coin. A partir de ce round, Fitz ne tourna plus la tête vers sa femme, et donna toute son attention au combat. Il sentait qu'il jouait une trop forte partie pour s'en laisser détourner un instant.

Avait-il fait du chiqué dans le sixième round, ou s'était-il remis dans l'intervalle ? Personne autre que lui ne le saura jamais. En tout cas, c'était maintenant un tout autre homme, Corbett s'en rendit compte au premier choc. Je pus voir le sourire disparaître de ses lèvres et toute sa figure devenir d'un gris terne. En même temps, il grinçait des dents terriblement. Je sentais qu'il employait toutes les ressources de sa science merveilleuse pour esquiver les coups terribles de son adversaire, cherchant à lui porter celui qui l'enverrait à nouveau sur le plancher pour plus de neuf secondes, cette fois. C'était fini des rires et des plaisanteries, dans notre coin. L'affaire devenait trop sérieuse. Corbett combattait avec l'habileté et l'acharnement du joueur qui joue ses dernières cartes. Quand, au quatorzième round, Fitz l'atteignit avec ce fameux coup au « solar plexus », il tomba dans les cordes, à travers le ring, et essaya désespérément de se relever. Les dix secondes nous parurent courtes. Je pouvais à peine croire que cet homme que je voyais se débattre sur le plancher était le champion et qu'il ne le serait plus dans quelques secondes. Stupéfié par la rapidité de la chute, je tournai les yeux vers Billy Delaney. Il se cramponnait, avec les mains, au plancher du ring et sa tête s'avançait entre les cordes. Je voyais ses lèvres remuer. Jurait-il ou faisait-il une prière ? Je ne sais. Les dix secondes étaient finies. Fitzsimmons triomphait au milieu d'une foule qui s'était précipitée à travers les cordes de tous les côtés du ring. Corbett se remit sur ses pieds, au moment même où nous allions le relever. Il nous repoussa furieusement et se jeta sur Fitz qui ricanait. Nous parvînmes à les séparer et nous entraînâmes notre pauvre champion détrôné vers le vestiaire. Il était littéralement fini, depuis ce dernier coup au bas du sternum. En le regardant, je me rendis compte que c'était un très bon coup pour finir un homme dans un combat.

Depuis ce temps, je m'en suis servi souvent moi-même : c'est un coup décisif. Et j'ai eu d'autant plus de plaisir à m'en servir contre Fitzsimmons, que c'est lui qui me l'avait appris.

CHAPITRE XIX

JE PARS A LA CONQUÊTE DU CHAMPIONNAT

Aussitôt le combat terminé, Corbett rejoignit San Francisco, en toute hâte, en train spécial. Une grande réception avait été préparée, mais, naturellement, elle fut décommandée.

La neige recommença à tomber dans l'après-midi. Sans attendre les autres combats qui devaient se disputer après 2 heures, Charlie White et moi, nous quittâmes l'arène et nous partîmes pour une

TOUT CE QUE J'AVAIS GAGNÉ, C'ÉTAIT L'EXPÉRIENCE

longue promenade à travers les rues écartées de Carson. Nous étions stupéfiés par ce résultat inattendu. Cela changeait tous nos plans en un instant. Au lieu de partir pour l'Est en grande joie, nous nous trouvions aussi peu avancés qu'auparavant. J'étais un peu triste moi-même, car, outre que j'étais ennuyé de la défaite de Corbett, tout ce qui me restait de ces quelques semaines d'un travail très dur, c'était l'expérience. En fait, j'avais joué sur l'issue de ce combat. Si Corbett avait gagné, nous aurions eu une large partie de son gain. Mais, tout était pour le vainqueur, et Corbett et ses frères avaient parié beaucoup sur ses chances et ils perdaient gros.

Charlie White et moi nous promenâmes longtemps à travers les rues et les places, sans dire un mot. Je repassais tout le combat, round par round. Au bout de quelque temps, je m'arrêtai, et je dis :

— Charlie, est-ce que ce sont vraiment deux grands boxeurs ?

— Mon garçon, dit White, vous avez vu aujourd'hui les deux meilleurs hommes qui se soient jamais rencontrés sur un ring.

Je réfléchissais un peu, mais je ne semblais pas convaincu.

— Pensez-vous qu'ils soient vraiment aussi bons que cela ?

— J'ai suivi la boxe depuis mon enfance, dit White, et ce sont les deux meilleurs hommes que j'ai jamais vus.

— Alors, je serai champion du monde, dis-je car je peux les battre tous les deux ! J'en suis sûr.

Nous avions descendu nos valises et nos malles à Carson sur la voiture, en venant au combat, de sorte que nous n'avions pas besoin de retourner à Springs. La foule se dispersait dans toutes les directions et nous faisions de même. Depuis ce jour, j'ai souvent rencontré Corbett, et Mac Vey, et Wood,

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

Dans ce numéro, nos lecteurs trouveront une ligne dont tous les caractères ont été mélangés. Il s'agit de la reconstituer. Cette reconstitution forme la dixième réponse de notre concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce concours.

et Kid Egan, et l'athlète collégial, et Delaney, et White, mais nous ne nous sommes jamais trouvés tous réunis, depuis ces bons vieux jours de Carson.

Pour moi, je revins à San Francisco, pas trop tracassé, car j'avais des matches en perspective. La rencontre avec Van Burkirk était signée ; Billy Delaney avait le temps maintenant de s'occuper de mes affaires et il devint mon manager. Le match avec Van Burkirk était fixé au 9 avril, trois semaines après la rencontre Corbett-Fitzsimmons. Naturellement, j'étais en excellente forme ; néanmoins, je

« ALORS, JE DEVIENDRAI CHAMPION DU MONDE, » DIS-JE.

travaillai ferme pendant ces vingt jours. J'avais maintenant un entraîneur et un manager à mon tour, et je commençais à être quelqu'un.

Avant de passer au récit de ma rencontre avec Van Burkirk, il faut que je rapporte une histoire qui s'y rattache.

Nous étions encore à Carson, quand j'appris à mon camarade, l'athlète collégial, que j'allais me mesurer avec Van.

— Jeff, me dit-il, je voudrais que vous me promettiez quelque chose.

— De quoi s'agit-il ? demandai-je.

— Je voudrais que vous me promettiez de casser la figure à Van Burkirk. Ne le ménagez pas, quand vous le tiendrez.

— Oh ! parfait, dis-je en riant, je l'assommerai à votre convenance. Mais, pourquoi ? Qu'est-ce qu'il vous a fait ?

Alors, il me raconta son histoire. Il se trouvait un an auparavant à Stockton, Cal., où se tenait un concours athlétique. Après la réunion, il fut invité, par un frère du gouverneur Budd, à assister à un combat qui devait réunir Théodore Van Burkirk et Patsy Corrigan. Il y alla. Quand les deux hommes se trouvèrent en présence sur le ring, on s'aperçut tout de suite qu'il y avait entre eux une grande différence. Van Burkirk était un grand garçon mal taillé, avec un front bas, les épaules tombantes. Il avait une tête de plus que Patsy Corrigan, qui paraissait plutôt gras et lourd. La vérité, je l'appris d'autre part, c'est que la femme de Patsy était très malade, presqu'à la mort, et qu'il cherchait à se procurer de l'argent par tous les moyens. C'est pour cela qu'il avait conclu ce match inégal, sans même avoir un jour d'entraînement.

Quand le combat commença, le petit Corrigan se mit à se défendre comme il pouvait, et, pendant quelque temps, il fit très bien. Mais le grand Van Burkirk recherchait les corps à corps, s'appuyant de tout son poids sur son petit adversaire, le frappant avec le dos de la main, faisant de la lutte plus que de la boxe, jusqu'à ce que le pauvre Patsy fut complètement épuisé. Puis il commença à l'envoyer à terre. Il le frappa à la mâchoire, et Corrigan s'affaissa comme un bœuf atteint par la masse du boucher. A neuf, il était sur ses pieds, recommençant à combattre comme un enragé. Après un ou deux rush, il était fini et Van Burkirk l'envoya de nouveau à terre. Cela recommença cinq ou six fois.

Enfin, le petit Corrigan, n'ayant plus qu'à moitié conscience, mais encore au combat instinctivement, parvenait tout juste à se tenir sur ses jambes, laissant pendre ses deux bras, les yeux fermés et se balançant doucement d'un côté sur l'autre. Il ne se rendait plus compte s'il était sur le ring ou bien ailleurs. L'arbitre aurait dû arrêter le combat, mais il était occupé à causer. Van Burkirk, s'il avait été autre chose qu'un sale singe, n'avait qu'à le pousser doucement avec la main, il l'aurait envoyé sur le plancher, ou à faire signe aux seconds de Patsy de jeter l'éponge.

Mais il ne fit ni l'un ni l'autre. Il considérait son adversaire avec un sourire sardonique. Il recula le bras droit en arrière, prenant sa distance comme s'il avait été au punching ball, et le frappa aussi fort qu'il put.

Le coup arriva si dur à la mâchoire du pauvre homme sans défense, qu'il l'enleva littéralement de terre. Il fut projeté en l'air et retomba sur la tête.

Cette fois, Corrigan était « out » pour de bon.

Van Burkirk ricanait pendant que les seconds de Patsy essayaient de le ranimer. Plusieurs spectateurs sautèrent sur le ring et se précipitèrent sur la brute. La police dut s'interposer et le protéger jusqu'au vestiaire. Ce ne fut guère qu'au bout d'une demi-heure que le pauvre Patsy ouvrit les yeux. Il y avait longtemps que son brutal adversaire avait été jeté à la porte de l'arène. Si Corrigan n'était pas revenu à lui, il paraît que l'autre aurait été lynché.

— C'est la chose la plus horrible que j'ai jamais vue, me dit le champion de collège, et je vous supplie d'infliger à ce gorille à tête plate, une correction telle qu'il ne l'oubliera jamais.

— C'est ce que je ferai, répondis-je.

Et je la lui infligeai, en effet.

CHAPITRE XIX

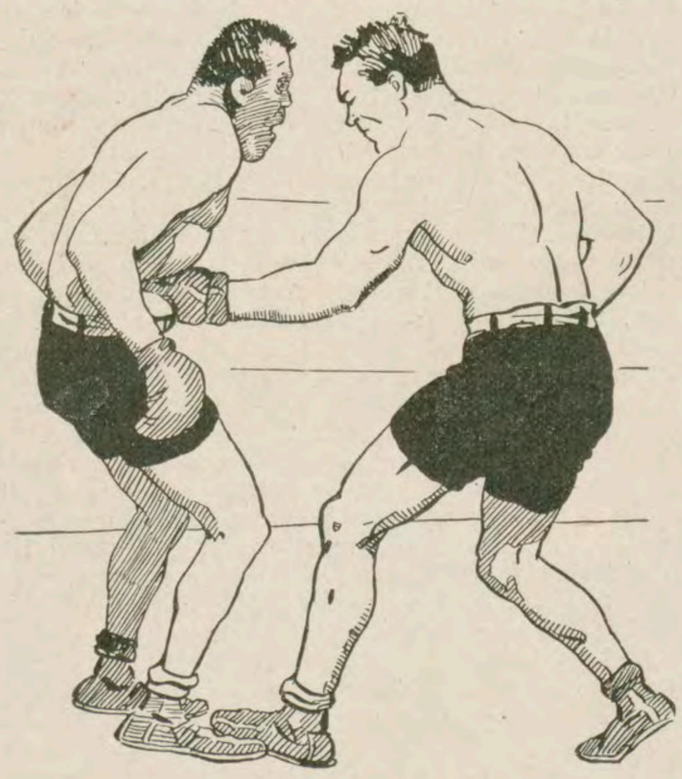
JE BATS VAN BURKIRK ET BAKER

Ce qui m'est resté surtout du match avec Van Burkirk, c'est un détail amusant. Quand j'arrivai au Pavillon, ce soir là, avec Delaney, la seule chose qui me tracassait, c'est que le match était en vingt rounds, et que s'il durait jusqu'à la fin, je ne pourrais pas prendre le dernier bateau pour Oakland et que je perdrais une bonne nuit de sommeil. Aussi, je me promis d'en finir aussi vite que je le pourrais, et d'essayer de prendre le steamboat de 11 h. 45 qui m'amènerait à quelques pas de chez moi avant minuit.

Mais, une fois dans le vestiaire, je m'aperçus que Delaney était inquiet. Il avait une figure longue d'un yard, et on aurait dit, à voir sa mine, que dmsu nesaqnte uiud,inl rv oqelil arrae lpes altile son meilleur ami. Il se promenait de long en large, regardant toujours du côté de la porte.

— Billy, lui dis-je, qu'est-ce que vous avez ? Vous ne pensez toujours pas que ce gros garçon de Marysville va avoir raison de moi !

— Oh non, répondit Billy, mais, Jim, prenez



JE LUI PORTAI MON COUP FAVORI A L'ESTOMAC ET LE MIS KNOCK-OUT

garde à son gauche et ne vous laissez pas atteindre. Prenez votre temps avec lui ! Billy me parlait d'une façon si solennelle, que, si j'avais été susceptible, cela aurait pu me blesser. Je voyais qu'il était très ennuyé. Il venait de perdre un champion, avec Corbett, et il essayait de m'élever à sa place. Si j'étais battu dans ce premier combat, ce serait une chose déplorable pour la réputation de Billy, mais si je faisais un beau match et que je gagne, cela vaudrait pour lui une belle pile de dollars. Billy m'avait vu travailler, mais il ne savait pas comment je tiendrais le coup dans un combat un peu dur et ce Van Burkirk était considéré comme un battant.

Je ne pensais pas à tout cela sur le moment, naturellement. Mon premier mouvement fut de me fâcher de ce que Delaney émettait des doutes sur ma victoire. Mon second fut de dire :

— Je vous parie un souper aux huîtres, Billy, dis-je, que je mets le type dehors en six rounds !

Enfin on nous appela, et je me trouvai face à face avec Van Burkirk sur le ring. Il souriait et se tenait debout, s'allongeant sur les cordes pour paraître plus grand, ce qui m'amusa beaucoup. Il ne paraissait pas du tout féroce et, quand nous commençâmes à combattre, je ne voyais pas en lui l'horrible gorille que l'on m'avait dépeint. Je le vis un peu mieux quand nous en vînmes aux prises et que je commençai à le pourchasser à travers le ring. Ce ne fut pas un combat, car la seule chose que je me rappelle c'est que, dès le second round, je me rendis compte que je pourrais en finir et prendre mon bateau. Alors, j'entrai dans M. Van Burkirk. Je lui portai mon coup favori du gauche à l'estomac et je l'envoyai dormir. Billy Delaney me paya les huîtres et j'eus mes neuf heures de sommeil, comme à l'habitude.

Comme Van Burkirk avait été champion de la Côte du Pacifique, et qu'il avait battu nombre de poids lourds professionnels, il était regardé comme le champion de la Côte et le titre me revint. Ce fut mon premier championnat. Dan Long avait cessé de boxer, après que je l'eus battu et était devenu policeman à Los Angeles. Van Burkirk revint à Margeville et s'établit coiffeur. Ainsi, je me trouvai avoir le champ libre, à part un poids lourd de l'Est. C'était Henry Baker et nous fûmes matchés pour le 19 mai, un mois et dix jours après ma rencontre avec Van Burkirk.

Ce Baker était un vrai boxeur. Il venait de Chicago, où on l'appelait Baker le Boucher. Il avait fait de jolis combats dans l'Est, un peu partout, et il venait de Californie où il avait battu le grand Dan Creedon. Il y avait donc du mérite à le rencontrer.

(A suivre). J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries[1]

QUELLE EST CETTE LIGNE ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 1.700 francs de prix leur sont offerts.

Nous présentons aujourd'hui aux concurrents de notre concours de Jeffries une nouvelle énigme qui, avec un peu de patience, sera facile à résoudre.

Dans le texte de notre feuilleton, nos lecteurs trouveront une ligne dont tous les caractères ont été mélangés. Nous leur demandons de bien vouloir la reconstituer en se guidant sur le sens des lignes qui l'encadrent.

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just en or, avec sa chaîne, valeur 500 francs.*

2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*

3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*

4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*

5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée valeur : 140 francs.*

6e PRIX : *100 francs en volumes. et 500 francs d'autres prix en volumes.*

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page VI des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours. CALCHAS.

(1) Voir les numéros depuis le 696.